



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

조경학석사학위논문

원도심 활성화를 고려한

중소항만 설계

- 목포 내항과 인접지역을 중심으로 -

2016 년 2 월

서울대학교 대학원

생태조경·지역시스템 공학부 생태조경학 전공

구 혜 민

원도심 활성화를 고려한 중소항만 설계

- 목포 내항과 인접지역을 중심으로 -

지도교수 정 욱 주

이 논문을 구혜민 석사학위논문으로 제출함

2015 년 10 월

서울대학교 대학원

생태조경·지역시스템공학부 생태조경학 전공

구 혜 민

구혜민의 석사학위논문을 인준함

2015 년 12 월

위 원 장 _____ (인)

부 위 원 장 _____ (인)

위 원 _____ (인)

원도심 활성화를 고려한 중소항만 설계

지도교수 : 정옥주

서울대학교 대학원 생태조경·지역시스템공학부 생태조경학전공

구혜민

국내 항만들은 19세기말 일제강점기를 거치면서 규모를 확대해왔고 1960년대부터 산업화에 의해 항만건설이 국가적으로 주도되며 빠르게 건설되어왔다. 하지만 1990년대 해상운송수단이 대규모 컨테이너선으로 바뀌었고 도시 외곽지역에 신항만들이 건설되면서 구 항만들의 활용도가 낮아졌다. 근대 항만의 초기성장을 이끌었던 구 항만들은 노후화되고 항만을 중심으로 형성되었던 원도심과 함께 쇠퇴하게 되었다.

해양수산부에서는 쇠퇴한 항만과 도심을 활성화시키기 위해 제 1차(2007~2016) 항만재개발 기본계획을 수립하고 제 1차(2011~2020) 항만재개발 기본계획 수정계획을 추가적으로 고시하였다. 제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획에서 재개발 사업구역을 추가적으로 지정하는 것과 국내 항만들의 개항시기를 보아 노후항만들이 점차적으로 증가할 것으로 예상할 수 있다.

국내 항만은 5개의 대형항만인 부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항을 제외하고 대부분이 중소항만으로 구분될 수 있는데, 대형항만 위주로 투자와 자원이 집중되는 한국의 경우 상대적으로 사업성이 낮은 중소항만의 전망이 밝아 보이지 않는다. 따라서 쇠퇴하는 항만이 증가하는 현 시점에 상대적으로 경쟁력이 떨어지는 중소항만에 대한 활성화 방안이 필요하다.

국내외 대형 항만의 재생전략들을 살펴보면 주로 국제적 규모의 프로그램들인 국제비즈니스 센터, 올림픽 경기장, 대형 컨벤션센터 등 대형화·고급화 전략들을 세우고 있다. 이러한 시설과 디자인이 가능한 것은 대도시에 입지하여 있고 사업성이 높아 투자자들이 많기 때문이다. 하지만 국내의 중소항만들은 대형항만의 재생전략과 다른 방식으로 접근해야한다. 각 지자체들의 기존 재생, 개발 사업에서는 대형항만과 비슷한 방식의 프로그램과 디자인을 내세워 투자자들을 찾지 못해 계획이 무산되는 경우가 다수 있다. 예를 들어 중소 도시인 목포는 서산·온금 지구 사업에서 개항지구 항만에 인접한 초고층의 복합아파트와 워터프런트를 조성하려는 계획이 있고, 또한 지방 중소 무역항인 고현항 역시 화려한 디자인과 신도심 유형으로 항만을 건설하려는 계획이 있지만 사업이 시행되지 않고 있다. 이러한 이유로 중소항만은 입지적 특성과 규모, 사업비에 대한 문제로 재개발계획을 수립할 때 대형화·고급화 전략과는 다른 방식으로 접근하여야 한다.

이러한 관점에서 본 연구는 중소항만과 그 인접 구역을 계획할 때 지자체에서 추구하는 기존사업에서 과도한 디자인과 프로그램을 유치함으로 무산되는 것에 문제의식으로 삼고 중소항만의 합리적인 디자인과 프로그램으로서 활용하기 위한 설계적 접근법을 모색하고자 하였다.

이를 제안하기 위해 항만재개발의 설계 원칙을 유엔이 승인한 워터프런트 10대 원칙을 구체화시켜 고려사항으로 도출하였다. 국외 사례에서 대형항만과 중소항만들의 재생 배경, 주요 개념, 도입 기능을 파악하였다. 국내 사례에서는 항만재개발 계획의 전반적인 현황 및 부산 북항, 인천 내항, 목포 내항, 군산 내항의 재개발 계획과 도입기능에 대해서 조사하였다. 대상지로 선정한 목포 내항은 항만의 주 기능을 담당했던 수협 시설이 2018년 목포 북항으로 옮겨갈 예정이다. 아직 기능이 모두 옮겨가지 않았음에도 불구하고 목포 내항과 원도심은 이미 쇠퇴의 징조가 보이고 있다. 경제적 어려움으로 목포 내항의 어선들이 매각되었고 원도심의 인

구수는 줄어들고 있으며 일부 구역을 제외하면 인적이 드물었다. 또한 항상 선거 공약이 될 정도로 목포 원도심의 재생이 꾸준히 요구되고 있었다. 이러한 이유로 목포 원도심을 활성화 시킬 새로운 산업에 대한 논의가 필요하다고 판단하였다. 목포 내항은 원도심의 내에 지역자산이 다수 남아있는 지역 특유의 분위기를 가진 장소이기에 디자인적 실천이 가능할 것이다. 따라서 앞서 도출된 항만재개발 설계 시 고려사항과 목포 내항의 현황을 중심으로 설계를 구체화시켰다.

결과적으로 본 연구는 중소항만 재생방안의 이론적 도구가 될 것이며 목포 내항의 계획 및 설계 단계에 있어 현실적인 도움이 될 수 있을 것이다.

주요어 : 중소항만, 활성화, 지역자산, 원도심, 항만 재개발, 항만 재생, 항만 설계

학 번 : 2014-20051

■ 목 차

| | |
|---------------|-----|
| ■ 국문초록 | I |
| ■ 목차 | IV |
| ■ 표 목차 | VII |
| ■ 그림 목차 | IX |

제 1장 서론 1

| | |
|----------------------|---|
| 1절 연구의 배경 및 목적 | 1 |
| 2절 연구의 범위 및 방법 | 5 |

제 2장 향만과 도시의 이해 9

| | |
|----------------------|----|
| 1절 향만의 이해 | 9 |
| 2절 향만재개발과 도시재생 | 12 |
| 3절 향만재개발 계획 원칙 | 13 |
| 4절 국외 대형향만 사례 | 20 |
| 1. 볼티모어 내향 | 20 |
| 2. 마르세이유 향 | 22 |
| 3. 달링하버 향 | 23 |
| 5절 국외 중소향만 사례 | 26 |
| 1. 모지 향 | 26 |

| | |
|----------------|----|
| 2. 오타루 항..... | 28 |
| 3. 하코다테 항..... | 32 |
| 6절 소결 | 34 |

제 3장 국내 항만 재개발 사업 36

| | |
|-------------------------|----|
| 1절 국내 항만의 성장과정..... | 36 |
| 2절 국내 항만재개발 계획..... | 39 |
| 3절 국내 대형항만 재개발 계획 | 40 |
| 1. 부산 북항..... | 40 |
| 2. 인천 내항 1·8부두 | 48 |
| 4절 국내 중소항만 재개발 계획..... | 56 |
| 1. 군산 내항..... | 56 |
| 2. 목포 내항..... | 63 |
| 5절 소결 | 67 |
| 6절 설계의 틀 | 69 |

제 4장 대상지 분석 73

| | |
|----------------------|----|
| 1절 대상지 선정 및 개요 | 73 |
| 2절 대상지 현황 | 74 |
| 3절 관련 계획 검토 | 99 |

제 5장 대상지 설계 102

1절 계획 방향 설정 102

2절 기존 도심과의 연계 104

3절 공간 조닝 105

4절 동선 계획 106

5절 종합계획도 107

6절 공간별 설계 113

7절 세부 프로그램 122

8절 식재설계 123

9절 고려사항 검토 125

제 5장 결론 127

■ 표 목 차

| | |
|--|----|
| [표 1] 목포 내항 플랜 및 조감도 | 3 |
| [표 2] 고현항 플랜 및 조감도 | 3 |
| [표 3] 연구의 방법 | 8 |
| [표 4] 국내 항만의 분류 | 10 |
| [표 5] 국내 항만의 분류 | 10 |
| [표 6] 전국 무역항, 연안항 현황 | 12 |
| [표 7] 항만재개발 유형 | 12 |
| [표 8] 유엔이 승인한 '지속가능한 워터프런트 개발 10대 원칙 | 14 |
| [표 9] 유엔이 승인한 '지속가능한 워터프런트 개발 10대 원칙 | 16 |
| [표 10] 워터프런트 개발 10대 원칙에서 설계에 적용하기 위한 재구성 | 17 |
| [표 11] 볼티모어 내항 사진 | 20 |
| [표 12] 모지항 내항 사진 | 27 |
| [표 13] 오타루 현황사진 | 30 |
| [표 14] 하코다테의 경관 관리 가이드라인 | 34 |
| [표 15] 국외 대형항만 유치시설과 재생 개념 | 35 |
| [표 16] 국외 중소항만 유치시설과 재생 개념 | 35 |
| [표 17] 부산 북항 zone 별 구분 | 44 |
| [표 18] 부산 북항 재개발 마스터플랜 지구별 도입기능 | 45 |
| [표 19] 부산 북항 도입 주요시설 | 46 |
| [표 20] 해양문화관광지구 도입기능 및 도입시설 | 52 |
| [표 21] 해양문화지구 주요도입시설 | 52 |
| [표 22] 공공시설지구 도입기능 및 도입시설 | 53 |
| [표 23] 공공시설지구 도입시설계획 | 53 |
| [표 24] 목포시 1970년~2015년 총 인구 수 | 75 |
| [표 25] 목포시 원도심 인구 변화 | 75 |
| [표 26] 목포 주요 관광지의 방문객 수 | 77 |
| [표 27] 목포항 | 78 |
| [표 28] 목포 내항 인근 현황사진 | 80 |
| [표 29] 목포 내항 인근 현황사진 | 88 |
| [표 30] 목포 내항 인근 현황사진 | 89 |
| [표 31] 목포 내항 인근 현황사진 | 90 |

| | |
|------------------------|-----|
| [표 32] 장행랑 형태 | 91 |
| [표 33] 정원 보유 주택 사진 | 92 |
| [표 34] 상가 형태 | 93 |
| [표 35] 등록문화재 현황 | 94 |
| [표 36] 구 동양척식주식회사 목포지점 | 96 |
| [표 37] 구 목포일본영사관 | 96 |
| [표 38] 기타 문화유산 현황 | 97 |
| [표 39] 고려 사항 검토 | 125 |

■ 그림 목 차

| | |
|------------------------------|----|
| [그림 1] 목포 서산온금지구 해안 공원 플랜 | 3 |
| [그림 2] 목포 서산온금지구 조감도 | 3 |
| [그림 3] 고현항 플랜 | 3 |
| [그림 4] 고현항 조감도 | 3 |
| [그림 5] 볼티모어 내항 WallyG 사진 | 20 |
| [그림 6] 볼티모어 Masterplan | 20 |
| [그림 7] 볼티모어 내항지구 Masterplan | 21 |
| [그림 8] 달링하버지구의 주요 건축물 배치 | 25 |
| [그림 9] 모지항 산책로 사진 | 27 |
| [그림 10] 모지항 산책로 사진 | 27 |
| [그림 11] 모지항 주요 건축물 | 27 |
| [그림 12] 오타루 운하 사진 | 30 |
| [그림 13] 오타루 도심 사진 | 30 |
| [그림 14] 오타루 지구 | 32 |
| [그림 15] 국내 항만의 개항시기와 성장단계 과정 | 38 |
| [그림 16] 북 항 변경 안 | 42 |
| [그림 17] 토지이용구상 (안) 조감도 | 43 |
| [그림 18] 토지이용구상(안) | 43 |
| [그림 19] 개항창조문화도시 도시재생 선도 지역 | 49 |
| [그림 20] 인천 내항 개발 조감도 | 50 |
| [그림 21] 인천 내항 1·8부두 도입시설 | 51 |
| [그림 22] 컨벤션센터 | 52 |
| [그림 23] 대규모 광장 | 52 |
| [그림 24] 소호갤러리 | 52 |
| [그림 25] 공방 | 52 |
| [그림 26] 키즈랜드 | 52 |
| [그림 27] 전시관 | 52 |
| [그림 28] 주차장 | 53 |
| [그림 29] 녹지 | 53 |
| [그림 30] 관리소 | 53 |
| [그림 31] 인천 내항 1·8부두 마스터플랜 | 55 |

| | |
|------------------------------------|----|
| [그림 32] 근대문화도시(원도심) 추진 현황도 | 58 |
| [그림 33] 근대역사문화 테마공원 조성계획(안) | 59 |
| [그림 34] 계획평면도 | 61 |
| [그림 35] 군산내항 재개발 조감도 | 62 |
| [그림 36] 서산·온금 재정비 촉진사업 공간 개념 | 64 |
| [그림 37] 서산·온금 재정비 촉진사업 시설물 배치계획 | 64 |
| [그림 38] 단면 개념도 | 65 |
| [그림 39] 목포시 현황 | 74 |
| [그림 40] 목포 북향 | 78 |
| [그림 41] 용당부두 | 78 |
| [그림 42] 목포내항 | 78 |
| [그림 43] 대불부두 | 78 |
| [그림 44] 목포신항 | 78 |
| [그림 45] 마리나부두 | 78 |
| [그림 46] 목포 남향 | 78 |
| [그림 47] 목포 항 전체 현황 | 79 |
| [그림 48] 목포 연간 항만 물동량 (단위 : 톤(R/T)) | 79 |
| [그림 49] 토지이용 현황 | 81 |
| [그림 50] 목포시 간척역사 | 83 |
| [그림 51] 목포 내항 간척 역사 | 83 |
| [그림 52] 목포역 교통 현황 | 84 |
| [그림 53] 목포 내항 도로망 현황 | 85 |
| [그림 54] 목포 연안여객터미널의 직항 항로 | 86 |
| [그림 55] 보행 현황 | 87 |
| [그림 56] 위치 | 88 |
| [그림 57] 목포수협 | 88 |
| [그림 58] 수협직판장 | 88 |
| [그림 59] 목포항 국제 여객선 터미널 | 88 |
| [그림 60] 위치 | 89 |
| [그림 61] 선박수리업 | 89 |
| [그림 62] 여관 | 89 |
| [그림 63] 수산업 시장 | 89 |
| [그림 64] 위치 | 90 |
| [그림 65] 주차장 | 90 |

| | |
|-----------------------------|-----|
| [그림 66] 선박수리 및 시멘트 | 90 |
| [그림 67] 삼학도와 접하는 항만 | 90 |
| [그림 68] 단독주택 및 장형랑 형태 | 91 |
| [그림 69] 유달문구 | 91 |
| [그림 70] 문구점 | 91 |
| [그림 71] 정원 보유 주택 양식 | 92 |
| [그림 72] 행복이 가득한 집 | 92 |
| [그림 73] 원도심 내 개인 주택 | 92 |
| [그림 74] 구 박대님 가옥 | 93 |
| [그림 75] 여수 인숙 | 93 |
| [그림 76] 목포 내항 인근 지역자산 현황 | 93 |
| [그림 77] 일제강점기 방공호 | 94 |
| [그림 78] 구 목포부청서고 | 94 |
| [그림 79] 구 목포공립심상소학교 | 94 |
| [그림 80] 구 동본원사 목포별원 | 94 |
| [그림 81] 구 호남은행 목포지점 | 95 |
| [그림 82] 구 동양척식주식회사 | 96 |
| [그림 83] 이훈동 정원 | 96 |
| [그림 84] 구 목포일본영사관 | 96 |
| [그림 85] 구 임태규 상가 | 97 |
| [그림 86] 구 이삼훈 가옥 | 97 |
| [그림 87] 구 박대님 가옥 | 97 |
| [그림 88] 동명동 77계단 | 98 |
| [그림 89] 구 나상수 가옥 | 98 |
| [그림 90] 행복이 가득한 집 카페 | 98 |
| [그림 91] 구 서유인상가 | 98 |
| [그림 92] 최초 국도 1,2호선 지점 기념비 | 98 |
| [그림 93] 원도심 구역 내 진행 사업 | 99 |
| [그림 94] 서산 온금 재정비촉진 1,2,3구역 | 101 |
| [그림 95] 컨셉 다이어그램 | 103 |
| [그림 96] 기존 도심과의 연계 | 105 |
| [그림 97] 동선계획 | 108 |
| [그림 98] 공간 조닝 | 109 |
| [그림 99] 종합계획도 | 110 |

| | |
|-------------------------------------|-----|
| [그림 100] 종합계획 평면도 | 111 |
| [그림 101] 종합계획 평면도 | 112 |
| [그림 102] 목포 근대문화정원 | 113 |
| [그림 103] 목포 의상대여소 및 개항로 로드샵 | 115 |
| [그림 104] 목포 종합수산물시장 관련 요식업 및 노천카페거리 | 117 |
| [그림 105] 수협박물관 | 118 |
| [그림 106] 주거지와 인접한 목포 해안 공원 | 119 |
| [그림 107] 동명 워터프런트 | 119 |
| [그림 108] 여객선터미널 앞 오픈스페이스 | 121 |
| [그림 109] 세부 프로그램 | 122 |
| [그림 110] 이팝나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 111] 팽나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 112] 계수나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 113] 자귀나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 114] 띠 사례이미지 | 124 |
| [그림 115] 쥐똥나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 116] 가이즈까 향나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 117] 배롱나무 사례이미지 | 124 |
| [그림 118] 눈향나무 사례이미지 | 124 |

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

국내 항만들은 외세 침탈의 시작이었던 19세기 후반부터 본격적으로 성장하였으며 1960~1980년대 산업화로 인해 항만 건설이 국가적으로 주도되었다. 1990년부터 해상운송수단이 대규모 컨테이너선으로 바뀌어 신항만들이 도시 외곽지역에 건설되면서 구 항만들의 기능이 이전하게 된다. 그에 따라 구 항만들은 활용도가 낮아지게 되고 근대 항만의 초기 성장을 이끌었던 산업들과 항만을 중심으로 성장했던 원도심은 쇠퇴하게 된다. 구 해양수산부에서는 2007년 제 1차 항만재개발 기본계획을 수립하여 10개의 항만과 11개소를 지정하였고, 2012년 4월 구 국토해양부에서 발간한 ‘제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020)’에서는 4개의 신규 대상지가 추가적으로 선정되었다. <그림 15>에서 국내 항만의 개항시기를 미루어 보아 노후항만과 원도심의 쇠퇴가 점차적으로 증가할 것을 예상할 수 있다. Roger Charlier는 항만 구조물의 수명은 예전보다 줄어들고 있어 기존 항만의 예상 수명인 50년이 더 이상 적절하지 않다고 말하고 있다.¹⁾ 항만재개발 수정계획에서 사업구역이 추가적으로 지정되고 있는 현상과 개항시기 및 항만의 수명을 비교해보았을 때 노후 항만이 점차적으로 증가할 것으로 예상할 수 있다.

국내 항만 중 1억톤 이상의 화물을 처리하는 대형 항만인 부산항, 인천항, 광양항, 울산항, 평택·당진항을 제외하고는 대부분 중소항만으로 구분될 수 있어 국내에는 대형항만보다 중소항만이 더 많이 입지하고 있다.

1) Charlier, Roger. H. (2013). Life cycle of Ports. International Journal of Environmental Studies, Vol 70(4), 7.

본 논문은 항만재개발 마스터 플랜 계획 시 중소항만은 대형항만과 유사한 마스터플랜 및 프로그램으로 스케일만 줄여서 계획을 수립해야하는 것인가에 의문에서 시작되었다.

국내 항만재개발 계획에서 선정된 항만들 중 현재 건설이 추진되고 있는 곳은 부산 북 항이다. 부산 북 항의 재개발계획에서 zone별 규모를 보면 국제교류업무지구와 복합도심지구를 가장 넓은 연면적으로 두고 있다. 부산 북 항 재개발 마스터 플랜에서는 추구하는 사항들을 다음과 같이 언급하고 있다.

“○ 전체 대상지의 모든 동선의 중심지이자 국내와 해외, 육지와 바다를 연결하는 접점으로서 교류의 거점이 되는 국제 지향의 복합 업무단지를 형성

○ 교통 및 동선의 중심지라는 입지적 특성상 업무, 상업기능을 중심으로 구성하되 국제적 수준의 고급화, 대형화를 지향하여 차별화하고 새로운 수요를 창출

○ 공연, 미술, 음악 등 모든 문화시설을 배치하되 수변 공간과 조화되는 조형미 높은 건축물로 개발함으로써 그 자체로 문화적 상징성을 지닌 랜드 마크를 형성

○ 수변공간과의 조화, 부산롯데월드의 Indoor형 테마파크와의 보완을 위해 Water Park를 중심으로 한 Outdoor형 테마파크 조성”²⁾

이러한 국제규모의 주요 시설의 유치가 가능한 것은 대도시에 입지하여 있고 사업성이 높아 투자자들이 많기 때문이다. 지방 중소도시의 사업들을 보면 따라 하기 식 과도한 디자인과 프로그램 유치로 인해 막대한 사업비를 내어 계획이 무산되는 경우가 많다. 대표적인 중소 도시라 칭할 수 있는 목포는 서산·온금 지구 사업의 일환으로 항만과 인접한 지역에 초고층의 복합아파트와 워터프런트를 조성하려는 계획이 있다. 목포해양수산청 항만건설과 관계자 인터뷰에 의하면 항만재개발 계획을 수립하는

2) 부산항만공사, 부산광역시, 2006, 부산항[북항] 재개발 마스터플랜 종합보고서, pp. 170-173

과정에서 투자자들이 없어³⁾ 사업이 무산되었고 2016년 6월에 새롭게 사업시행자를 공모할 예정이라고 답하였다.

[표 1] 목포 내항 플랜 및 조감도



[표 2] 고현항 플랜 및 조감도



또한 지방 중소 무역항인 고현항은 경남 거제시의 지도를 바꿀 대형 매

- 3) 항만재개발계획이 시행되고 있지 않은 여러 이유 중 지방 중소 항만이기에 사업성과 수익성이 나지 않아 투자자들이 없음을 언급하였다.

립 프로젝트인 ‘고현항 재개발 사업’을 추진하였지만 토지이용에 대한 논란과 경기침체 장기화로 인해 7년 동안 표류상태이었다.⁴⁾

중소 도시에 입지하면서 항만재개발 계획안에 포함된 중소 항만들을 구체적인 성과에 급급해 장소에 대한 심도 깊은 고려 없이 대형항만과 비슷한 프로그램과 디자인으로 계획을 수립하기에 문제가 되고 있다. 이와 유사한 지자체 계획들은 사업비로 인해 무산되거나, 디자인 및 토지이용에 관한 논란으로 지연되는 경우가 많은데, 국내의 중소 도시의 항만에서는 입지적 특성과 규모 등으로 사업성과 수익성이 상대적으로 떨어지기 때문이다. 따라서 중소 항만의 원동력을 새로 설정할 때는 지역자산을 활용하여 해당 지역의 규모에 맞는 프로그램과 디자인으로 경쟁력을 높여야 한다고 판단하였다. 이는 항만 공간을 도시의 프로그램을 수용하는 공간의 요소로서 이해하는 것에 덧붙여 개항장의 역사성을 갖춘 관광요소로서 이해하는 것을 전제하고 있다. 연구자가 기대하는 중소항만 재생의 미래상은 지역주민들에게는 여가 활동 위한 공간이자 지역 자산을 활용해 합리적인 프로그램을 지원하고 지역 경제에 기여할 수 있는 공간이다. 항만의 재생은 인접 도심과 밀접한 연관이 있다. 지역 자산을 활용한 새로운 원동력을 설정해줌으로서 원도심 활성화에 이바지할 수 있을 것이다. 그러므로 본 연구는 중소 항만과 인접구역을 계획할 때 합리적인 프로그램과 디자인을 활용하기 위한 설계적 접근법을 모색해보고자 한다.

2. 연구의 목적

본 연구의 목적은 쇠퇴의 위기에 놓여있는 중소 항만과 원도심을 활성화시키기 위해 합리적인 디자인과 프로그램을 실천하기 위한 설계 방법을 모색하고자 한다. 부산, 인천과 같이 대도시에 입지한 항만과 목포, 여수, 군산, 마산 등과 같은 중소 도시에 입지한 항만은 입지나 수요가 다르므

4) 2009년 항만재개발 기본계획에 반영되어 가시화되었지만, 경기 침체 장기화로 삼성이 사업을 포기하면서 표류하였고, 토지이용에 대해 여러 논란이 있었지만 결국 2014년 해양수산부가 실시계획을 승인 고시하면서 항만재개발사업이 본격적으로 진행될 예정이다.

로 재개발 계획을 세울 때 합리적인 설계안이 제안되어야 할 것이다.

이론적 연구를 바탕으로 설계 시 고려사항을 실제 대상지인 목포 내항과 인접 지역에 적용하여 구체화한다. 목포 내항과 인접공간의 활용적인 방안을 모색하는 연구와 함께 궁극적으로 설계적 실천 방향을 제시함으로써 국내 중소 항만 재개발 계획 시 모범적인 선례로서 작동하기를 기대한다.

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

본 연구는 국외 대형항만 3개소와 중소항만 3개소, 국내 재개발 계획이 있는 4개의 항을 비교 분석한다. 국외 대형항만은 볼티모어 항, 마르세이유 항, 달링 하버 항, 국외 중소항만은 모지 항, 오타루 항, 하코다테 항을 사례 대상으로 선정하였다. 국내 사례에서는 항만재개발 계획 전반과 재개발 사업 구역으로 지정된 부산 북 항, 인천 내항, 군산 내항, 목포 내항의 비교 분석한다.

국토연구원 도시재생 지원센터에서는 항만재개발의 성공적인 국제 사례를 10개소⁵⁾로 선정하고 있는데, 10개소를 도시재생 형, 신시가지 형, 관광거점 형 등 3가지로 구분을 하고 있다. 본 논문에서는 항만재개발 사례를 선정할 때 항과 원도심의 활성화를 전제로 두고 있기에 도시재생 형을 중점적으로 본다. 국제 사례 10개소 중 도시재생 형에 해당하는 항만은 볼티모어 내항지구, 마르세이유항, 달링하버 항 이 3개소이다. 국외 중소항만은 모지 항, 오타루 항, 하코다테 항을 사례 대상으로 선정하였다. 언급한 항만들은 인구 100만 명 이하의 중소 도시에 입지하고 있고 국내 지방의 중소 항만과 유사한 개항 역사를 가지고 있다. 19세기 말에는 번영하였으나 쇠퇴의 길을 걷고 이후 도시재생으로 현재는 많은 관광객들이

5) 볼티모어 내항, 시드니 달링항, 마르세이유항은 재개발 유형 중 도시재생형에 해당하고 함부르크항, 암스테르담항, 뉴욕 맨하탄 남서항은 신시가지형에 해당한다. 마지막으로 뉴욕 맨하탄 남동항과 샌프란시스코항은 관광거점형에 해당한다.

찾아오는 유명관광지로 변환된 곳이다. 덧붙여 국내 중소항만인 목포와 군산 등과 지형적으로 유사한 리아스식 해안이기에 많은 공통점을 띠고 있어 사례 대상지로 선정하였다.

국내 사례에서는 항만재개발 계획 수정계획에서(2011년~2020년) 사업구역으로 지정된 곳⁶⁾ 중 신도심형인 개발인 신 항과 투기장을 제외하고 도시재생 형 항만을 조사의 범위로 두었다. 재개발 사업 지역 중 대형 항만의 사례로 부산항과 인천항을 선정하였다. 부산항과 인천항은 전체 항만 물동량이 1억톤 이상이며 인구 100만이 넘는 대도시에 입지하여 있다. 특히 부산 북 항과 인천 내항은 19세기 말에 개항된 항만으로 원도심의 역사가 깊은 곳이다. 중소항만은 재개발 사업 지역 내 신항만과 투기장을 제외하고 군산항과 목포항을 중소항만의 사례로 선정하였다. 군산항과 목포항은 인구 25만명 이하인 중소도시에 위치하고 있으며 전체 항만 물동량이 1억톤 이하인 중소항만에 해당한다. 또한 1900년대 초에 개항하였기에 오래된 항만도시의 역사를 보유하고 있다.

또한 본 연구는 재생방안 적용을 위해 실질적인 대상지인 목포 내항과 항과 접하는 도시 블록을 대상지로 한다. 대상지로 선정한 목포 내항은 2018년 목포 북 항으로 수협기능이 옮겨갈 예정이기에 항만과 원도심의 쇠퇴가 예상되는 구역이다. 또한 항과 접하는 도심의 한 블록은 항만과 관련된 산업으로 구성되어 있어 항만이 쇠퇴하면서 직접적으로 영향을 받을 것으로 예상되는 곳이다. 목포 내항과 인접지역의 공간지표를 재고해야하며 목포 내항과 원도심의 활성화 방안을 위한 방향을 모색하여야 한다.

6) 지정된 곳은 12개 항만 16개 대상지(4개의 신규 대상지가 선정됨)이다. 목차는 다음과 같다. 인천항(영종도투기장, 내항), 대천항(투기장), 군산항(내항), 목포항(내항, 남항투기장), 제주항(내항), 서귀포항, 광양항(묘도 투기장), 여수항(신항), 고현항, 부산항(북항, 자성대부두, 용호부두), 포항항(구항), 동해목호항(목호지구)

2. 연구의 방법

본 연구에서는 항만이 도심 내 수변공간이라는 점을 전제로 두고 항만과 인접지역의 활성화 방안에 대해서 모색한다. 항만재개발의 계획 원칙은 지속가능한 10대 도시수변공간원칙에서 추출된 특성을 구체화시킨다. 워터프런트 재생은 수변공간의 활용을 제고하고 쇠퇴하는 도시에 활력을 불어넣을 수 있어 도시재생 기법으로 시행되고 있다. 항만재개발 역시 워터프런트 재생의 일환으로 볼 수 있는 본 연구에서는 항만이 도심 내 수변공간이라는 점을 전제로 두고 항만과 인접지역의 활성화 방안에 대해서 모색한다. 항만재개발의 계획 원칙은 지속가능한 10대 도시수변공간원칙에서 추출된 특성을 구체화시킨다. 워터프런트 재생은 수변공간의 활용을 제고하고 쇠퇴하는 도시에 활력을 불어넣을 수 있어 도시재생 기법으로 시행되고 있다. 항만재개발 역시 워터프런트 재생의 일환으로 볼 수 있는 이유가 워터프런트는 바다, 강, 호수, 하천 등 모든 부류의 수변공간을 통칭하는 것이기 때문이다.

2000년대 초 유엔에서는 지속가능한 10대 도시수변공간원칙을 승인하였고, 여러 논문에서 기준으로 삼고 있다. 이를 바탕으로 정규식 외 1인이 분석적 적용을 위해 특성들을 추출하였는데 본 연구에서는 추출된 특성들을 구체화시켜 항만 재개발 계획 시 원칙으로 설정하였다.

국외 대형항만과 중소항만들의 전반적인 현황과 계획의 지향점, 실제 대상지에서 어떻게 구현되었는지 파악하기 위해서 재생배경, 주요 개념, 도입 기능에 대해서 조사한다. 국내에는 항만재개발 사업이 여전히 진행 중이기에 사업이 완료된 구역은 아직 없다. 국내 사례에서는 재생 전략을 파악하기 위해 선정한 대상지의 재개발 계획과 공간 구상 및 도입 시설에 대해서 조사한 후 시사점을 도출하였다. 아직 계획 중인 대상지이기에 정확한 마스터 플랜과 도입 시설들을 파악하기에는 한계가 있다.

항만재개발에서는 항만도시 별 특수성, 그리고 항만도시가 가져야 하는 보편적인 고려사항들을 모두 고려하여야 한다. 지속가능한 10대 도시수변

공간원칙은 대전제격 가이드라인이기에 설계의 틀에서 중소 항만의 특수성을 고려한 사항들을 구체적으로 도출하였다.

마지막 단계에서는 도출된 고려사항을 사례 대상지인 목포 내항과 인접 지역에 적용하여 구체화시킨다. 연구의 전반적인 흐름은 다음과 같다.

[표 3] 연구의 방법

| 구분 | 연구과정 | 요소 |
|----------------------------------|---|---|
| 1장. 서론 | 연구의 배경 및 목적 연구의 범위 및 방법 | |
| 2장. 이론적 고찰 | 항만의 이해 항만재개발과 도시재생 항만재개발 계획 원칙 | 지속가능한 수변 개발 10대 원칙 |
| | 대형 항만 분석 볼티모어 내항 / 시드니 달링항 / 마르세이유항 중소 항만 모지항/ 오타루 운하 / 하코다테 소결 | 재생 배경 / 재생 개념 / 도입가능 |
| 3장 국내 대형항만과 중소항만의 특징 | 국내 항만의 성장과정 국내 항만재개발 계획 대형항만 부산항 / 인천항 중소항만 군산항 / 목포항 소결 설계의 틀 | 재개발계획의 주요내용 / 도입가능 및 프로그램 / 시사점 |
| 4장 대상지 분석 | 목포항 현황 분석 | |
| 5장 대상지 설계 | 대상지 설계 | |

제2장 항만과 도시의 이해

제1절 항만의 이해

1. 항만 용어

1-1. 항만

선박의 출입 및 사람이 타고 내리거나 화물을 선박에 싣고 내릴 수 있는 시설이 구비된 곳으로 우리나라는 항만법에서 정한 지정항만과 지방항만, 개항질서법에서 정한 개항과 지정항으로 구분하고 있다. 항구와 항만은 혼용해서 사용하고 있으나 항만은 항로, 박지, 부두시설, 화물하역시설 등의 종합적인 부두 기능을 포함한다.⁷⁾ 해양수산부에서는 기능에 따라 항만을 무역항, 연안항, 어항으로 재분류 한다.

1-2. 무역항

우리나라 항만도시는 무역항과 연안항의 위치와 대부분 비슷하다. 무역항은 국내외 항만 간의 선박들이 왕래하면서 무역이 이루어지는 곳으로 체계적이고 효율적으로 관리 및 운영하기 위하여 국가관리항과 지방관리항, 대통령령으로 세분하여 운영한다. 국내에는 신항만(9개소)을 제외하고 2013년 4월을 기준으로 31개의 무역항이 있다.⁸⁾ 상대적으로 서해안과 남해안에 더 많은 무역항이 존재하고 있다.

7) 해양수산부 용어사전, 법제처

8) 해양수산부 용어사전, 법제처

[표 4] 국내 항만의 분류

출처 : 해양수산부 홈페이지에 기재된 내용을 본 연구자가 도표화함

| | 운영 | 역할 | 예시 |
|-----|-----------------|--|--|
| 무연항 | 국가관리항 (14개소) | 국내외 육·해상 운송망의 거점으로서 광역권의 배후화물을 처리하거나 주요 기간 산업단지 지원 등으로 국가의 이해에 중대한 관계를 가지는 항만 | 인천, 경인, 평택·당진, 대산, 군산, 장항, 목포, 광양, 여수, 마산, 부산, 울산, 포항, 동해·묵호 |
| | 지방관리항 (17개소) | 육·해상 운송망의 거점으로서 지역 산업에 필요한 화물처리를 주목적으로 하는 항만 | 서울, 태안, 보령, 완도, 제주, 서귀포, 진해, 고현, 장승포, 통영, 삼천포, 옥포, 하동, 삼척, 호산, 옥계, 속초 |

1-3. 연안항

연안항은 국내 다른 항만 간에만 화물과 사람을 실어 나르는 곳이다. 일부는 한 도시 내에 두 개가 존재하고 있다. 연안항은 주로 국내 항만 간을 운항하는 선박이 입항, 출항하는 항만으로서 항만법 제 3조 제 1항에 따라 지정된 항만으로 규정된다.

[표 5] 국내 항만의 분류

출처 : 해양수산부 홈페이지에 기재된 내용을 본 연구자가 도표화함

| | 운영 | 예시 |
|-----|-----------------|--|
| 연안항 | 국가관리항 (11개소) | 용기포항, 연평도항, 상왕등도항, 대흑산도항, 가거향리항, 추자항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉(사동)항, 화순항, |
| | 지방관리항 (17개소) | 대천항, 비인항, 송공항, 홍도항, 팽목항, 갈두항, 화흥포항, 신마항, 녹동신항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항, 강구항 |

2. 중소항만 기준

보편적인 중소항만에 대한 국제적인 정의는 없지만 유럽권에서는 규모와 종사자 수를 관련해 중소항만을 규정짓고 있다. 많은 정의에 대한 접근 중 하나는 항만이 연간 상품의 양을 다루는 것, 물동량을 말한다. Trans-European Network (TEN-T) 유럽 운송네트워크가 제시한 항만 규모 가이드라인은 다음과 같다: 카테고리 A는 총 연간 수송량 1.5백만 톤의 화물 혹은 20만명의 승객들과 국제적인 중요성을 가지는 것을 포함한다. 카테고리 A에 포함되는 항구는 Baltic Sea, 북해, 그리고 아틀란틱 오션과 지중해이다. 카테고리 B는 0.5백 만톤의 화물 혹은 10만명~20만명 사이의 승객과 항구로서의 중요성을 가져야한다. 카테고리 C는 섬, 가장 바깥쪽 지역 혹은 주변에 위치하거나 가장 먼 쪽에서 서비스를 제공하는 항만을 포함한다.⁹⁾

우리나라에서는 중소항만에 대한 명확한 기준은 없다. 본 논문에서 제시하는 중소항만의 기준은 국내 항만 중 1억톤 이상의 화물을 처리하는 곳을 말한다. 2014년 전국 주요 항만 물동량을 보면 부산(346,650,071), 광양항(253,256,134), 울산(191,721,154) 인천(150,083,888), 평택·당진(117,012,506)순이다. ¹⁰⁾ 평택·당진항은 2009년부터 급성장하여 2011년부터는 1억톤 이상 처리하는 항만으로 성장하고 있다. 따라서 국내 항만 중 1억톤 이상의 화물을 처리하는 부산항을 비롯하여 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항을 제외하고는 중소항만으로 구분할 수 있다.

국내 무역항, 연안항에 대한 해역별 현황을 살펴보면 한국은 중소항만이 비교적 많이 산재하고 있음을 알 수 있다.

9) PAC2 ,2014, A cluster initiative : Small and Medium-sized ports as hubs for smart growth and sustainable connectivity , 2 Seas Magazine , 8p

10) SP-IDC 해운항만물류정보센터

[표 6] 전국 무역항, 연안항 현황

출처 : 해양수산부, 2014년도 제 2차 항만재개발 기본계획수립 용역
설계서에 기재된 내용을 본 연구자가 도표화하였음

| | | 합계 | | 서해안 | 남해안 | 동해안 |
|----------|-------------|----|----|---------------|-----|-----|
| 대형 항만 | 무역항 | 31 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| 중소항 만 | | | 27 | 6(국가)+3(지방)=9 | 13 | 6 |
| | 연안항 | 29 | | 9 | 14 | 6 |
| 신항만 | 무역항+ 연안항 | 10 | | 6 | 1 | 3 |
| 합계 | | 68 | | 26 | 29 | 17 |

제2절 항만재개발과 도시재생

정부는 2007년에 제 1차 항만재개발법을 제정하여 항만과 배후도시지역을 재생하고자 노력하고 있다. 해운, 물류환경의 변화로 원래의 기능을 제대로 수행하지 못하고 있는 항만지역을 문화, 레저, 해양관광, 비즈니스가 복합된 공간으로 만들기 위해 12개의 항만 16개¹¹⁾ 대상지를 대상으로 재개발 계획을 추진하였다.

해양수산부가 추진하고 있는 2007년 제 1차 항만재개발 기본계획에서 항만재개발의 유형을 크게 휴양레저형, 도시재생형, 관광거점형, 관광레저형 이 네가지를 예시하고 있고 진영환 외 1인은 항만재개발의 유형을 다시 도시재생형, 신시가지형, 관광거점형 이 세 가지로 나누었다. 본 논문에서는 도시재생형과 관광거점형을 묶어서 도시재생형으로 보고 집중적으로 살펴보려고 한다.

11) 무역항 : 인천항(영종도, 내항1·8), 군산항(내항), 목포항(내항, 남항), 제주항, 서귀포항, 광양항, 여수항, 고현항, 부산항(북항 제래부두, 자성대, 용호부두), 포항항(구항), 동해·목호항(목호지구)
연안항 : 대천항(투기장)

[표 7] 항만재개발 유형

출처 : 항만도시재생

| 기능 | 형태 | 특성 |
|-------|--------|---|
| 신시가지형 | 전면 재개발 | 기존의 부두를 전면 매립, 또는 개발하여 새로운 형태의 신시가지를 조성 |
| 도시재생형 | 부분적 보전 | 기존의 부두형태를 부분적으로 살리면서 상업, 업무, 관광기능 등 수용 |
| 관광거점형 | 보전중심 | 기존의 부두 형태를 살리면서 문화, 관광,해양크루즈 등의 기능 수행 |

제3절 항만재개발 계획 원칙

국내 항만들은 주로 도심에 위치하고 있으며 도시가 시작되는 곳¹²⁾이다. 우리나라의 근대시기 발전을 이끌었던 항만이 신항만의 건설, 산업구조의 변화 등으로 기존 도심에서 멀어지는 현상이 생기면서 항만과 인접 지역으로 넓은 유희부지가 생기게 되었다. 항만과 관련시설들은 도심 수변을 차지하고 있지만 교통의 혼잡, 공공공간의 연결 체계가 부재함으로 인해 효과적인 활용이 어렵게 되었다. 따라서 항만 공간 및 시설의 재배치 등 재개발에 대한 관심이 집중되고 여러 항만 도시들은 도시재생을 위해 여러 재생방안을 제시하고 있다. 본 논문에서는 항만이 도심의 워터프런트라는 것을 전제 하에 재생 방안에 대해 조사한다. 워터프런트 재생은 수변공간의 활용을 제고하고 쇠퇴하는 도시에 활력을 불어넣을 수 있어 도시재생 기법으로 시행이 되고 있는데, 워터프런트는 바다, 강, 호수, 하천 등 모든 부류의 수변공간을 통칭하는 것이기에 항만재개발 역시 워터프런트 재생의 일환으로 볼 수 있다.

베를린에서 개최된 국제 컨퍼런스인 URBAN 21에서 ‘지속가능한 워터프런트 개발 10대 원칙’ 이 제시되었고 이 원칙을 유엔에서 승인하였다. 정규식 외 1인은 10대 원칙을 기본으로 분석적 적용을 위해 특성을 추출

12) 김춘선 · 김성귀 · 이재완 · 이성우 외, 2013, 항만과 도시, 국토연구원, 207p

하였다.

[표 8] 유엔이 승인한 ‘지속가능한 워터프런트 개발 10대 원칙
출처 : ‘지속가능한 워터프런트 개발 10대 원칙’ 에서 정규식 외 1인이 번역한
내용을 재인용, 2011)

○원칙 1 - 수질과 환경을 보호한다.

개천, 강, 운하, 호수, 항만 및 바다로 이루어지는 시스템에서 수질은 모든 워터프런트 개발에서 선행적으로 충족되어야 할 조건이다. 버려진 제방과 오염된 물을 지속 가능한 방식으로 복원하는 것은 지자체의 책임이다.

○원칙 2 - 워터프런트는 도시의 기존 구조물의 일부를 이룬다.

새로 조성되는 워터프런트는 기존 도시의 통합적 일부로 구상되어야 하며, 도시의 활력을 증

진하는 데 도움이 되어야 한다. 물은 도시 풍경의 일부를 이루며, 해상운송, 오락, 문화 등 특정의 기능을 위해 사용되어야 한다.

○원칙 3 - 역사적 정체성이 성격을 규정한다.

물과 도시, 이벤트, 랜드마크 및 자연 등 집단적 유산을 활용하여 수변 재개발이 특성과 의미를 갖도록 만들어야 한다. 지난 산업시대의 유산을 보존하는 것은 지속 가능한 재개발을 위한 필수 요소이다.

○원칙 4 - 복합 용도가 우선시되어야 한다.

물을 존중하는 워터프런트가 되려면 문화적, 상업적, 주거의 이용과 같은 다양한 용도를 가져야 한다. 물 가까이에 있어야만 하는 것들이 가장 먼저 조성되어야 한다. 주거 근린시설은 기능적으로 그리고 사회적으로 혼합 배치되어야 한다.

○원칙 5 - 대중의 접근이 선행조건이다.

워터프런트는 연령과 소득을 불문하고 모든 지역민과 관광객들이 물리적으로 그리고 시각적

으로 접근할 수 있어야 한다. 공공 공간들은 집약적인 사용이 가능하도록 고품질로 건설되어야한다. 그래야 차후의 작업이 교란되지 않는다.

○원칙 6 - 민관 협력(파트너십)을 통한 계획은 과정의 시행을 촉진시킨다.

새로운 워터프런트 개발은 공-사의 파트너십에 의해 계획되어야 한다. 공공기관 당국은 디자인의 질을 보장해야 하며, 인프라를 공급하고, 사회적 균형을 창출해야 한다. 민간 개발자들이 처음부터 개입한다면 시장에서의 경험적 지식을 활용하고 개발의 속도가 보장될 수 있다. 복합워터프런트 개발의 조정자들은 장기에 걸친 경제적, 사회적 및 생태적 성공을 보증해야 한다.

○원칙 7 - 공공부문의 참여는 지속가능성의 한 요소이다.

도시는 지속가능한 워터프런트 개발을 통해 생태적 및 경제적으로 만이 아니라 사회적으로도 이익을 누려야 한다. 공동체는 개발의 시작에서부터 계속적으로 정보를 받고 또 토론에 참여해야 한다.

○원칙 8 - 워터프런트는 장기 계획이다.

워터프런트는 순차적인 재개발 과정을 거칠 필요가 있다. 그럼으로써 도시 전체가 워터프런트의 잠재적 가능성으로부터 이익을 누릴 수 있다. 워터프런트의 개발은 하나 이상의 세대에 걸친 도전이며, 건축과 공공 공간들은 물론 예술에서도 다양한 성격을 가질 필요가 있다. 공공행정당국은 정치적 수준에서 자극을 제공함으로써 워터프런트의 목표들이 경기변동이나 단기 이익과 무관하게 실현될 수 있도록 보장해야 한다.

○원칙 9 - 재생은 계속되는 과정이다.

모든 마스터플랜은 워터프런트와 관련된 주요 기능과 의미에 관한 세밀한 분석에 근거를 두어야 한다. 계획은 유연하고, 변화에 적응하며, 관련된 모든 원칙을 포함하는 것이어야 한다. 지속가능한 성장 시스템을 조장하기 위해서는 워터프런트의 건설에 대한 우선권이 그 주야간 운영 및 관리에 동일하게 부여되어야 한다.

○원칙 10 - 워터프런트는 국제적 네트워킹을 활용한다.

워터프런트의 재개발은 많은 분야의 전문가들의 참여를 요구하는 대단히 복합적인 과업이다. 서로 다른 수준의 워터프런트에 관여한 사람들이 국제 네트워킹을 통해 지식을 교환함으로써 완료되었거나 진행 중인 가장 중요한 프로젝트들에 관한 개인적 지원과 정보를 얻을 수 있다. 그래서 2000년 9월에 베니스에 있는 국제수변도시 센터는 범세계적인 대화를 가능케 하기 위해 '워터프런트 국제 네트워크'(WiN: Waterfront International Network, www.waterfrontnet.org)를 창설했던 것이다.

[표 9] 워터프런트 개발 10대 원칙의 분석적 적용을 위한 재분류 및
특성 추출

출처 : 정규식 외 1인이 재구성

| 구분 | 원래 순서 | 내용 | 추출된 특성 |
|--------|-------|------------------------|--------|
| 개발원칙 | 1 원칙 | 수질과 환경의 보호 | 환경성 |
| | 2 원칙 | 기존 도시 구조물의 일부로서의 워터프런트 | 총체성 |
| | 8 원칙 | 장기계획 | 장기성 |
| | 9 원칙 | 계속되는 과정으로서의 재생 | 유연성 |
| 디자인 요소 | 3 원칙 | 역사적 정체성 | 역사성 |
| | 4 원칙 | 복합 용도 | 복합성 |
| | 5 원칙 | 대중의 물리적 및 시각적 접근 | 접근성 |
| 개발 주체 | 6 원칙 | 민관협력(파트너십) | 협력성 |
| | 7 원칙 | 공공부문의 참여 | 공공성 |
| | 10 원칙 | 국제적 네트워킹의 활용 | 국제성 |

표 <10>는 정규식 외 1인이 워터프런트 개발 10대원칙에서 분석적 적용을 위해 추출한 표이다. 본 논문에서는 추출된 특성을 기준으로 본 논문에서는 다시 지역별 특수성과 보편적으로 항만 공간에서 지켜야할 원칙으로 재분류한다. 인천항만공사 사장 김춘선은 항만재개발에서 반드시 해당도시와 항만의 특수성, 그리고 모든 항만도시의 보편적인 성질을 모두 고려해야한다고 말하고 있다. 10가지의 성질 중 총체성, 유연성, 접근성, 협력성, 환경성, 공공성, 국제성은 수변공간의 보편적 원칙으로 나눌 수 있고 역사성과 복합성은 지역별 특수성으로 나눌 수 있다. 그 중 총체성, 역사성, 복합성, 접근성이 4가지 특성을 고려해 설계안을 도출하며 중소항만의 재개발 방식에서 중점적으로 바라보아야 할 지역조성시스템과 복합용도 측면을 중시하여 바라보고자 한다.

[표 10] 워터프런트 개발 10대 원칙에서 설계에 적용하기 위한 재구성

| | 항목 | 분석 기준 | 세부분석지표 | 세부 내용 |
|----------------------------|-----|------------------------------|--|---|
| 지 역 별 특수성 | 역사성 | 지역과 개항장의 연관성 | 개항장의 역사 | - 관련 문화유산의 보존 과 교육 |
| | | 역사성을 기반으 로 한 지역 조성 시스템 | -역사적 건축물의 보존 및 활용 -지역의 역사성을 표현하는 방식의 적절성 -재료와 디자인의 유사성 | - 도시경관 및 근대건축 물의 보존과 활용을 통 해 관광자원화 하여 지 역경제의 발전을 도모 -일제시기에 발달한 도 시들이기에 적산가옥 및 기와형식의 건축물 이 많음. 반복적으로 보 여 지는 형태와 양식, 재료를 기준으로 같은 재질과 디자인적 유사 성을 유지 |
| | 복합성 | 도시규모에 적절 한 복합용도 | -지역 활성화를 위 한 적절한 규모의 상업시설 -도시민의 어메니티 -중산층을 위한 주 거 | -수변공간이기에 물과 접할 수 있는 친수 공 원의 도입 -항만 공간을 따라 공 원, 상업용지를 복합적 으로 개발하여 커뮤니 티의 장으로 조성 -바다 및 도심에서 즐길 수 있는 체험 프로그램 도입 |
| 수 변 공 간의 보 편적 원 칙 | 총체성 | - 도시구조물의 일부로서의 워터 프런트 | - 도시 활동(상업,업 무,주거)의 수용성 - 재개발을 통한 도시 공간 구조 구축 | - 항만이 차지하던 수 변을 도시 활동 공간 과 친수공간으로 정 비 - 기존의 물류 및 선박 |

| | | | | |
|--|-----|-------------------------------------|---|---|
| | | | <p>-도시와 항만의 통합</p> | <p>시설은 수리하여 다른 용도로 변환 혹은 재활용</p> <p>- 항만과 도시의 분리를 야기한 고속도로, 철도, 화물야적장 등을 제거 하여 도시와 항만의 통합</p> |
| | 유연성 | 계속되는 과정으로서의 재생 | <p>-단계적 계획</p> <p>-수요에 대한 변화 수용</p> | <p>- 시장의 요구와 투자여건을 고려한 단계적 계획</p> <p>- 변화하는 시민들의 요구를 수용하도록 도시 균형발전을 고려하고 장기개발방안 마련</p> |
| | 접근성 | 대중의 물리적 및 시각적 접근 | <p>-단일의 지정된 프롬나드, 친보행자환경</p> <p>-가로에서 경관, 가시성</p> | <p>- 항만 산책로 및 보행로를 확충하고 부두 주위로 접근할 수 있는 프롬나드를 조성</p> <p>- 항만 공간으로의 가시성을 높여주기 위해 물가와 인접할수록 건축물의 높이 규제</p> <p>- 식재 항만으로의 방향성 제시</p> |
| | 협력성 | <p>-민관협력 (파트너 쉽)</p> <p>- 통합 기관</p> | <p>- 단일 계획지구로 통합하여 효율적 진행</p> | <p>- 추진기구와 민간 지방자치제의 상호 피드백</p> <p>- 지역개발사업의 구심체 역할을 하는 통합</p> |

| | | | | |
|--|-----|---|--|--|
| | | | | <p>적인 기구 수립</p> <ul style="list-style-type: none"> - 다양한 분야의 전문가 |
| | 환경성 | 수질과 환경의 보호 | <ul style="list-style-type: none"> - 생태녹지축 형성 - 자연형 수변공간 복원 | <ul style="list-style-type: none"> - 인근의 녹지 공간과 연계하여 생태 코리도를 형성 - 항만의 인공 포장을 제거하고 친환경 소재의 사면을 조성 |
| | 공공성 | <ul style="list-style-type: none"> - 공공 공간 조성 - 공공부문의 참여 | <ul style="list-style-type: none"> - 지역공동체에게 자료 공유 - 사회적, 공공적 이익 도모 - 시민 및 관광객을 위한 공공 공간 조성 | <ul style="list-style-type: none"> - 재개발에 관련된 자료를 주민 및 관계자에게 공유하고 지역주민의 의견을 반영 - 관광산업과 같은 지역 경제 활성화 - 친수공간과 공원 부지를 확보하여 시민들의 공공성 증진 |
| | 국제성 | <ul style="list-style-type: none"> - 국제적 네트워킹의 활용 - 국제적 관광자원화, 국제 환경 대응 | <ul style="list-style-type: none"> - 도시개발에 대한 지식을 네트워킹 - 관광자원을 통한 도시 이미지 제고 | <ul style="list-style-type: none"> - 항만재개발은 도시재생의 효과적인 수단이기 -에 국제적 환경에 대응, 해양관광문화 증진, 첨단 기술을 활용하여 도시이미지 제고 - 다양한 분야의 워터프런트 개발에 참여했던 전문가들이 국제 네트워킹을 통해 항만재개발에 대한 지식 공유 |

제4절 국외 대형항만 사례

1. 볼티모어 내항지구, 미국

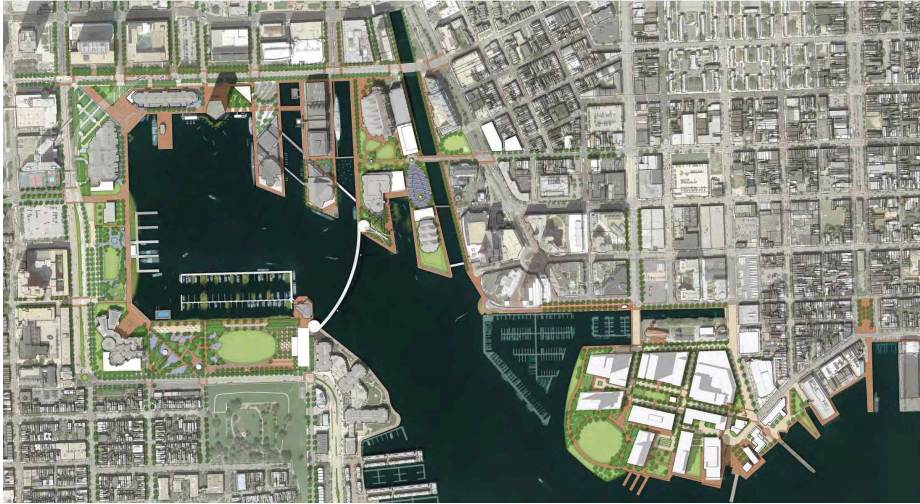
1.1 개요

워싱턴 D.C 와 필라델피아의 중간에 위치한 볼티모어 시는 1797년 개항한 뒤 1800년대 미국 경제의 중심지였으나 1차 세계대전 이후 내항이 가진 항만의 기능은 점차 쇠퇴한다. 1920년대 후반부터 컨테이너 운송 방식이 도입되는 등 해상 운송의 패턴이 변화하면서 도심부에 인접해 있던 내항지구의 항만기능이 외항으로 이전함에 따라 도시의 기능이 약화되고 활력이 저하되었다. 도시의 존립자체에 대해 위기감이 높아지게 되어 1963년 재생사업을 시작하게 된다.

볼티모어 내항의 개발은 라우스사라는 민간개발회사에 의해 추진되었고 정부로부터 권한을 위임받아 도시개발법을 적용해 사업을 추진하였다.

[표 11] 볼티모어 내항 사진

| | |
|---|--|
|  |  |
| 볼티모어 내항 WallyG 사진 | 볼티모어 내항 항공사진 |



[그림 7] 볼티모어 내항지구 Masterplan

출처 : Ayers Saint Gross Master Plan

1.2 주요 개념

볼티모어 항 재개발사업의 마스터플랜에서 다음 세 가지에 초점을 두었다. 첫째, 디자인을 고려한 업무 시설들을 항구의 북쪽 수변로를 따라 건설하여 쇠퇴한 수변로의 이미지를 변화시키고, 동시에 도심 활성화를 시도하였다. 둘째, 도심 공동화를 방지하기 위해 항구의 동쪽과 서쪽 수변로를 따라 주거지역을 형성하였다. 셋째, 볼티모어 시민들을 위해 물과 인접한 친수공간을 조성하였다.

1.3 주요 도입기능

항만재개발 사업으로 국립수족관, 마리나시설, 과학박물관, 워터프런트 공원, 국제무역회관, 쇼핑센터, 레스토랑, 생선식품점 등이 도입되었다.

물가에 인접한 곳에서 개발 초기부터 공공영역으로 지정된 남측/ 서측의 공원 및 광장과 공공의 사용에 기반을 둔 메릴랜드 과학센터, 수족관, 박물관 등의 문화시설 및 하버플레이스, Hard Rock 카페 등의 상업시설

이 복합적으로 구성되어 있다. 기존의 내항지구에는 오래된 건축물을 철거하지 않고 과거의 건축물 원형대로 복원하였다. 1977년부터 1981년 사이에 워터프런트 개발사업의 일환으로 컨벤션 센터, 항구재개발, 수족관, 호텔건설 등의 네 가지 주요 사업이 완성되었다.

볼티모어 시는 이 지역의 활성화를 위해 초창기에 바닷가를 활용한 이벤트를 상품화 하여 도시이미지를 개선하였다.

2. 마르세이유 항, 프랑스

2.1 개요

항만, 무역, 산업의 복합단지인 마르세이유는 프랑스의 제 2의 도시로 프랑스의 다른 지역보다 다양하고 이질적 지리환경과 문화, 경제를 가지고 있다. 지정학적으로 유리한 조건의 교통인프라를 가지고 있었지만 컨테이너 운송에서 강점을 상실하여 쇠퇴하게 되었다. 마르세이유는 도시 발전의 원동력을 유로메디테라네라는 도심재개발사업에서 찾아 이를 통해 복합문화도시, 국제 비즈니스의 중심지로 거듭나고자 하고 있다.

2.2 주요 개념

유로메디테라네 사업은 1995년부터 시작하였고 310헥타르에 해당하는 항구와 항구주변의 도심을 경제적, 문화적, 도시계획적, 사회적으로 재개발하려는 프로그램이라고 볼 수 있다.

유로메디테라네의 개발 사업의 내용은 유로메디테라네 시가지의 접근성(지하철, 버스, 트램) 개선, 국제 거점도시에 걸 맞는 도시와 건축의 질 향상, 민관 유치 및 항구와 시가지의 사이에 연안 지대 재개발, 도시의 생활수준과 사회화합을 위한 공공시설 확충, 마르세이유의 고유한 역사의 연장선상에서 문화유산 개발¹³⁾이다.

13) 최은순, 마르세이유항의 재개발, 해양문화학, 2007, 6월호, pp39-41

2.3 주요 도입기능

유로메디테라네 사업에서 개발지역을 국제비즈니스 서비스지구, 해양문화여가지구, 멀티미디어 문화산업지구로 나눌 수 있다. 유로메디테라네 첫 번째 목표는 경제적 차원에서 국제 비즈니스 중심지를 만드는 것이었다. 해안지역에 여러 기업들을 유치하여 경제적 교류를 확대하고 다양한 국가들과 민간사업을 추진을 도모하는 것이다. 현재 650여개 기업유치로 8900명의 고용을 창출하였다. 두 번째 목표는 문화적 개발로 중심가에서 건축물의 문화재적 가치를 찾아 재건축으로 보존하여 지역주민의 참여를 유발하는 것이다. 문화유산의 복원과, 공연예술을 통해 라벨드메를 개발하여 커뮤니케이션과 시청각 제작산업에 기반하였다. 마지막으로 줄리에트 상업지구와 Saint-Charles 구역의 경제활성화와 대규모 시설¹⁴⁾들을 건설하였다. 특히 상가복합단지, 전시 혹은 축제이벤트 공간, 미래의 마르세이유 올림픽아, 바다센터 등과 같이 다양한 문화, 예술, 상업 공간을 조성하였다.¹⁵⁾ 또한 학교와 스포츠센터와 같은 공공시설과 주거, 다양한 상업 지구들이 새롭게 유치될 예정이다.

3. 달링하버, 시드니

3.1 개요

시드니 달링하버는 1800년대 항만기능과 배후 산업 기능을 담당하는 주요 항만으로 발전하였지만 1950년대 시드니에 전철과 고속도로가 건설되면서 물류중심지로서의 지위를 잃게 되었다. 70년대부터는 물류시설, 냉동 공장 등이 문을 닫기 시작했으며 시드니 시에서는

14) MUCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), Les Terrasses du Port, La Villa Méditerranée, le Silo

15) 최은순, 마르세이유의 경제문화 발전전략, 2005, 「프랑스문화연구」 제10집, pp 131-132.

달링하버에 대한 재개발 요구가 일어나게 된다. 당시 New South Wales 주정부에서 하버 재개발 및 관리를 위해 The Rock와 Circular Quay를 만들었고 시드니 항구 및 도시정비사업인 시티웨스트 개발공사가 성공을 거두면서 1984년 항만청을 설립하여 복합문화지구로 개발 계획을 시행하게 된다. 전체 개발 비용은 33억 5천만 달러로 정부가 10억 9천, 민간 기업이 21억 6천만 달러를 투자하였다.

3.2 주요 개념

달링하버 지구는 전체 54ha에서 약 40ha는 업무용지로 4ha는 문화시설용지, 5ha는 녹지계획용지로, 5.5ha가 상업용지로 계획되었다. 달링하버의 재생은 항만과 철도 부지를 중점으로 활용해 도시민을 위한 공간으로 조성하며 주거와 레크레이션의 복합형태로 개발하는 것이 핵심 개념이다.

달링하버의 기본계획은 두 가지로 중심을 둘 수 있는데 첫 번째는 항만자체에 대한 것이고 다른 하나는 원형의 톱바롱공원이다. 이 공간을 중심으로 시설과 공간들이 배치된다. 90피트 폭의 프롬나드는 수변 경관을 즐길 수 있으며 항구 내 시설과 공간들을 엮어주는 역할을 하고 있다.

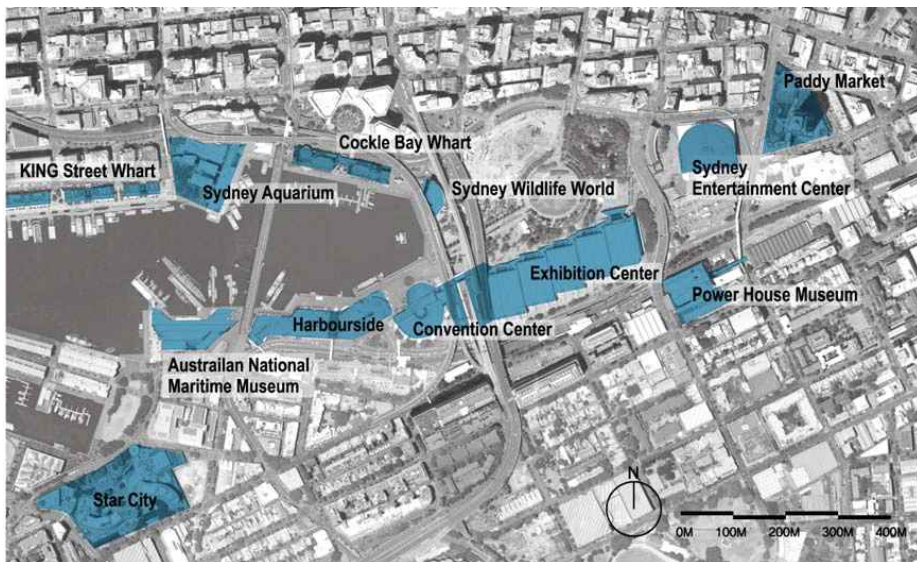
3.3 주요 도입기능

달링하버는 넓은 면적의 수족관, 박물관, 국제회의장, 국제전시장, 쇼핑센터를 원형 공원을 중심으로 배치하여 문화, 오락 활동의 거점으로 재생하고자 하였다. 호텔과 같은 숙박시설은 6,000실 이상이며 2017년에 시드니 최대 규모의 5성급 호텔이 건설될 예정이다. 2012년 시드니 항만기관은 여섯 개의 핵심 임차인과 달링하버 제휴를 맺어 공공 및

민간 파트너 십을 설립하였다. 호주 국립 해양 박물관, 아이맥스 영화관(IMAX), 달링 공원(Cockle Bay Wharf), 달링 쿼터, Harbourside, Merlin Entertainment 가 이에 해당한다.

모노레일과 수상페리를 도입해 고속도로로 인한 단절을 완화하며 도심과의 연결을 강화하였다. 여가, 교육, 전시, 관광기능은 공공과 민간파트너와 공동으로 개발하여 상업, 문화, 업무시설이 조화되도록 하였다. 달링하버의 경우 수변과 가까울수록 건축물의 높이를 낮아지게 법적 규제를 만들어 많은 곳에서 수변의 전망이 가능하도록 하였다.

달링하버는 컨벤션센터와 국제회의장 및 업무시설을 박물관 중심으로 배치하였으며 쇼핑센터, 카지노, 호텔과 같은 복합건물은 톨발롱공원과 프롬나드가 연계되어 경관적으로 개방감을 느낄 수 있도록 배치하였다.¹⁶⁾



[그림 8] 달링하버지구의 주요 건축물 배치
출처 : 권영상 외, 2011

16) 어정현, 도시수변공간의 공공영역 장소가치평가에 관한 연구: 해외사례를 중심으로, 한양대학교 박사학위, 94p

제5절 국외 중소항만 사례

1. 모지항

1.1 개요

모지항은 1889년에 일본 특별수출항으로 지정되어 대륙무역의 기지로서 역할을 담당하여, 많은 기업체가 설립되어 한때는 고베항을 빼고 입항 선박수가 일본 제일이었으나, 전쟁으로 인해 대륙과의 교류 단절 등으로 급속히 감쇄하여, 선박의 정박수나 많은 건축물이 이용되지 않은 채 방치되어 왔다. 그래서 1985년 이후, 시에서 정박지를 매립하고 역사적 건조물(구모지미쓰이구락부)의 해체가 잇따라 나왔지만, 고장의 다수 단체들이 반대의 목소리를 높여, 그것을 기회로 단체와 기타큐슈시와 연계하여 거리 재생의 방안이 시작되었다.

한편, 민간 지식인 등에 의해 조직된 검토회 『모지항지구개발 고문의 회』의 의견을 발단으로, 모지항개발지구의 정박지매립계획에 대해 반대운동이 시민들 사이에 확산되어 갔다.

이와 같은 배경아래, 모지항 RETRO 사업은 구모지미쓰이구락부의 이전·복원과 정박지 보존을 중점내용으로서, 시당국뿐만 아니라 시민도 참가하면서 추진하게 되었다.¹⁷⁾

3.2 주요 개념

옛 건축물을 철거하지 않고 보존하거나 복원해서 번창했던 과거를 회고한다는 뜻을 가진 레트로(Retro)지구에서 지나간 근대의 거리를 느낄 수 있게 하고 체류형 관광시설의 구축, 다양한 이벤트의 개최 등을 통해 관광도시로 변모하였다.

기타큐슈 시에서는 모지항의 성공적인 재생 배경에는 맥락과는 관계없는 테마파크 적 공간조성이 아니라 도시의 역사를 계승하고 있는 정비 사

17) 기타큐슈 시, “門司港レトロ倶楽部ホームページ 사례번호 131 원조 모지항 복원 ”

업이기 때문이라고 언급하고 있다.¹⁸⁾

[표 12] 모지항 내항 사진



3.3 주요 도입기능

모지항의 주요 도입시설로 모치미츠이클럽건물 (복원수리), 역사적 건축물(복제), 역사적 세관(복구), 하네바시 블루윙 모지(선박계류장 설치), 전망대 (기존 건물)등이 있다.

모지항을 재생하기 위해 “모지항 RETRO 제 1기 사업” 이 1988~1994 년도에 시행되었고, 1997~2001년까지 “모지항 제 2기 사업” 이 시행되었다. 모지항 RETRO 제 1기 사업에서는 구모지마쓰이 구락부의 이전 및 수리 등으로 역사적 건조물을 보존 및 활용하는 사업을 진행하였다. 그리고 항만 주변으로 프롬나드를 조성해 산책할 수 있는 공간을 제공하였다. 또한 메카리회유로, 복원관장, 대런 역사건축물 등을 건설하고 부두를 정비하였다. 모지항 RETRO 제 2기 사업에서는 모지항 호텔, 관광단지, 해협 프라자, 전망대 등 여러 시설을 구축하고 주차장 그리고 산책로를 정비하였다. 이러한 시설들을 활용하면서 바나나 축제와 모지항 히나마쓰리 등 다양한 지역 축제를 개최하였다.¹⁹⁾

2. 오타루 항

2.1 개요

1860년대 화인들이 오타루에 생활터전을 마련하면서 청어 어장을 만들고, 이때부터 오타루는 배가 드나드는 항구로서 발전하기 시작하였다. 1890년대부터 1930년대까지 홋카이도 전역에서 가장 번성한 지역이었다. 1930년대에 청어의 어획고가 급격히 떨어지고 일시적으로 회복되기는 하였으나 1955년 이후 홋카이도 지역에서 청어가 사라지고 말았다.

제2차 세계대전이 끝난 후에는 철도와 물류 중심지로서의 위상도 잃었다. 홋카이도 내륙에 철도가 발달하면서 물류의 유통 경로가 보다 혼슈에

19) 키타큐슈 시, “門司港レトロ倶楽部ホームページ 사례번호 131 원조 모지항 복원 ”

가까운 태평양 쪽으로 이동하였고 물류 거점은 도마코마이(苫小牧)등으로 이동하였다. 데미야선을 중심으로 철도와 운송의 중심지였던 오타루가 그 기능을 상실하면서 금융 중심지 기능도 약화되었고 삿포로의 중추 기능이 강화되면서 은행 등 도시기능이 삿포로로 이전해갔다. 대안무역으로서 사할린과 연해주 무역을 상실한 오타루항은 부두 정비와 선박의 대형화, 기계화 때문에 운하를 이용한 거룻배 하역이 불필요해졌다. 결국 항만 시설로서의 오타루운하의 용도가 사라지게 된다. 전후의 오타루는 기간산업의 쇠퇴, 지역경제 침체, 인구 감소, 초고령사회 도래, 지자체 재정적 어려움 등 다른 일본 지방도시와 마찬가지로의 문제점을 안게 된다.²⁰⁾

도로를 건설하기 위해 도시의 역사적 운하가 있는 곳을 매립하려는 계획이 대두되었는데 오타루 사람들은 두 개의 그룹으로 나누어져 미래 도시 이미지에 대하여 열띤 논쟁을 하였다. 직면해 있는 문제점을 개발하거나 아니면 보존하자는 것이었다. 오타루에서 시민그룹, 사업위원회와 정부를 포함하여 유지하자는 측과 개발하자는 측 사이의 논쟁이 10년 이상 계속되었다. 홋카이도 정부는 양측이 같은 석상에서 논의하도록 총회를 열었으며 총회 후에 계획과정이 더 투명해지고 새로운 계획조직 ‘110 시민 자문 위원회’가 구성되었다.²¹⁾

20) 김영숙, “역사보존과 개발 : 일본 홋카이도 오타루의 로컬리티”, 로컬리티 인문학, 10(10), pp218-224

21) Yamaguchi, Kunio. , Planning and Conflict : The Story of Otaru, Japan, Planning Commisioners Journal, p12



[표 13] 오타루 현황사진

2.2 주요 개념

오타루 시는 오타루 항 미래 비전의 기본개념에 따라 「도시정비사업과 연계」, 「물류활성화」, 「이시카리 항」과의 연계 3가지를 기본 목표로 하였다.

먼저 도시정비사업과 연계해 지역산업에 공헌하는 항만공간을 형성하고, 매력적인 항만공간을 창출하며, 항만공간의 환경보존에 관해서 힘쓰고 있다. 또한 물류의 활성화를 위해 기존항만시설을 유효활용하고, 러시아와 사할린과의 무역을 촉진하였으며, 기존항만시설의 노후화 대책을 추진하고 교통네트워크를 구축하였다. ²²⁾

오타루의 도시재생 계획을 위한 새로운 정책들이 수립되었고, 그 내용은 다음과 같다.

1. 도시재생계획은 주민들과 지속적인 협의를 통하여 도시 자체의 특성에 부합되어야 한다.
2. 계획은 대기업의 유치나 큰 프로젝트에 의존하는 것을 지양한다.
3. 계획은 도시의 물리적인 환경을 이용하여야 한다.

²²⁾

http://www.city.otaru.lg.jp.e.go.hp.transer.com/jigyo/otaruport/minato_vision3.html.
r

오타루에 적용된 도시재생 계획은 위와 같은 정책에 기초하고 있다. 이러한 도시재생 계획의 실행은 모든 분야에서 협조적으로 진행되어야 한다. 초기 재생계획은 석재창고들을 부수는 안이 제안되었지만 현대적 모양과 역사적 석재창고가 공존하는 워터프런트로 계획이 변경되었다.²³⁾

2.3 주요 도입기능

미래 비전의 현실화를 위해 항만공간을 용도에 맞게 구역으로 나누고 4개의 구역인 교류생활구역, 물류산업구역, 수협구역, 해양개발구역으로 나누어진다.

교류·생활구역은 운하지역으로 전체 경관을 배려하면서 항만재개발과 지역산업을 공헌하고, 도시의 수요를 충족시켜주며 국제교류 혹은 문화교류의 장으로 낭만과 윤택이 확대되는 매력적인 교류생활공간의 형성을 목표로 한다. 부분적으로 운하를 매립해 산책로를 조성하고 회사사무실을 유리 공예 판매점과 오르골판매점으로 변환하였다. 대형 석조창고건물군을 토산품판매점 매장으로 만들었고, 구 오타루창고를 운하프라자와 오타루시 종합박물관으로 사용하고 있다. 주차장, 포토존, 오타루 가라쿠리 동물원, 캐릭터하우스인 유메노오토 등이 포함된다.

물류·산업구역²⁴⁾은 교통망을 구축하고 재개발을 진행하여 페리, 컨테이너 항로의 확장과 곡물 물류기지로서 기능을 강화하며 러시아 및 사할린과의 무역을 확대한다. 또한 항만시설의 내진성을 강화하여 화재 시 기반항로의 기능과 시민생활의 안전을 확보한다.

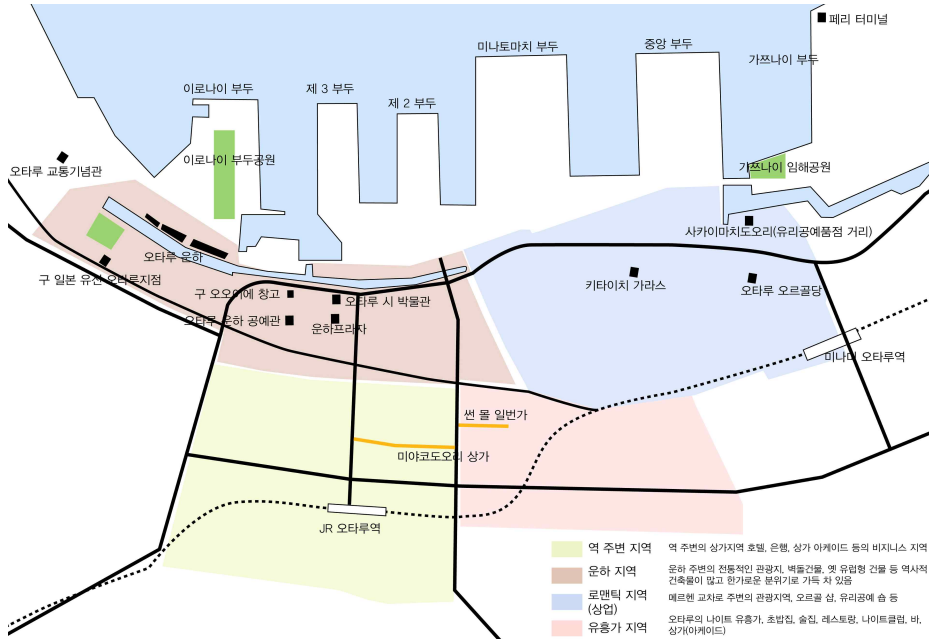
수협구역²⁵⁾은 다카시마어 항구에 있어 수협시설의 향상에 노력하며 자원관리형 어업을 활성화시켜 수산업의 진흥에 공헌하는 것을 목표로 둔다.

23) Yamaguchi, Kunio. , Planning and Conflict : The Story of Otaru, Japan, Planning Commisioners Journal, p13

24) 勝納부두~제2 3호부두, 데미야안벽(岸壁)● 키타헤이안벽~구정

25) 타카시마어항구, 오타루공설수산지방어업시장

해양개발 구역²⁶⁾은 종합적인 해양개발추진계획을 하여 기관과 연계, 공유를 통해 해양의 이용과 보존을 위해 지역에 공헌하고 있다.



[그림 14] 오타루 지구
출처 : 오타루 시내 지도를 바탕으로 저자 재구성

3. 하코다테 항

3.1 개요

하코다테시는 혼슈에 가까운 항구도시로 메이지 시대부터 해운이 발달했고 경제성장기에는 조선과 관련 산업이 번창해 발전했지만 오일 쇼크를 경계로 침체하기 시작했다. 버블 경제의 붕괴 후 빈 집이나 공터가 눈에 띄게 많아졌다. 현재는 이국적인 이미지가 풍기는 경관을 중심으로 관광 산업이 큰 주축이 되고 있다.

26) 해양과학연구센터 지질연구소 해양지학부, 북해도개발건설부항만사무소

3.2 주요 개념

재생의 기본 개념은 바닷바람과 역사의 로망이 풍기는 활기 있는 마을 만들기(하코다테 21세기로의 도심재생, 하코다테 하이컬러 타운)이다.

하코다테시 경관의 가장 중요한 특징으로는 일본 최초 무역항의 역사적 사실을 보여주고 있는 역사문화경관을 들 수 있다. 특히, 항구를 중심으로 하는 서부지구에는 전통적인 일본건축과 개항 당시 도입된 서양식 건축물, 양자가 혼합된 절충식 건축양식들이 다수 집적되어 있어 중요한 경관 관리지역으로 지정되어 있다.

이러한 독특한 역사경관과 더불어 하코다테 산과 항구 고갯길 등이 조화롭게 어우러져 다른 지역에서는 볼 수 없는 개성 있는 역사문화경관을 형성하고 있으며, 따라서 경관관리의 목표를 역사문화경관의 보호와 계승에 두고 그 가치를 높이기 위한 다양한 관리계획과 가이드라인을 적용하고 있다.²⁷⁾

3.3 주요 도입기능

하코다테 시의 운하 인근에는 유리공장, 오르골 쇼핑에어리어(구 하코다테 우체국), 해선 레스토랑, 비어홀, 다목적 이벤트 홀이 도입되었다. 하코다테 항 중심으로 카네모리 아카렌가창고라 불리는 벽돌창고가 즐비한데, 이는 1909년 근대시기에 건축되었으며 1988년부터 리뉴얼을 거쳐 쇼핑몰과 호프집으로 재이용하고 있다. 가네모리 양물관은 생활 잡화, 카페 등 다양한 장르의 점포가 모여 있는 복합시설이다.²⁸⁾ 주지가이 역에서도 도로 5분정도 떨어진 곳에는 하코다테 메이지칸이라는 1911년에 우체국으로 지어진 건물이 있는데 현재는 유리제품과 오르골 등을 판매하는 인기 마켓으로 사용된다.²⁹⁾

하코다테에서 시에서는 프로그램을 도입할 때 높이, 구조, 층수 등을 가

27) 정재희, 자연과 조화로운 일본 농촌지역의 경관형성 정비사례, 경남발전연구원, 2007

28) <http://www.hakodate-kanemori.com/>

29) <http://www.hakodate-factory.com/meijikan/>

이드라인으로 규제하여 적용하고 있다. 자세한 내용은 다음과 같다.

[표 14] 하코다테의 경관 관리 가이드라인

| 높이, 구조, 층수의 규제 ³⁰⁾ |
|--|
| 1. 건축물의 높이 - 13m , 단 건축물에 속한 시설물에서는 문 높이 3m 이하, 높이 2m이하 엘리베이터 기계실, 계단에 분류되는 건축물 옥상부분의 수평투영면적의 8분의 1이내의 경우에는 그 부분의 높이 5m까지는 해당 건축물의 높이에 포함하지 않는다. |
| 2. 층수는 3층 이하이며 지하포함하지 않는다. |
| 3. 건축물의 지붕 또는 옥상에 설치한 고압수조 및 냉각탑은 건축물 본체(탑대 등을 뺀 건축물의 부분을 뜻함)에서 높이가 7m 이하로 한다. 공동 주택 등의 안테나도 공칭 안테나로 하고 각 주택의 발코니에 설치되는 되도록 피한다. |
| 4. 전통적 의장 외에는 노출되지 않도록 한다. |

제6절 소결

국외 대형항만은 도시재생형 항만재개발 유형에서 기존의 건축물을 다른 용도로 쓴다는 점에서는 중소항만과 비슷한 방안일 수 있지만 들어가는 프로그램들은 국제규모의 무역회관, 비즈니스센터, 스포츠센터 등이 입지했다. 도시의 수요³¹⁾를 충족시켜주기 위해 부지의 넓은 부분을 오픈스페이스로 두었다.

국외의 중소항만의 경우 역사적 건축물들을 복제하거나 복원 및 수리를 하고 지역별로 유리공예나 오르골과 같이 특색 있는 상업 시설이나 지역의 역사를 기반으로 축제³²⁾와 음식점³³⁾을 도입했다. 전통적인 일본건축

30) 하코다테 시 홈페이지

31) 시드니 달링하버의 경우 오피스 기능의 업무중심지구로 두기보다는 시민들의 여가활동과 해양관광지로 연계해서 개발하였다.

32) 모지항의 겨울철 일대 이벤트인 ‘복어와 등불 그리고 히나마쓰리’는 2m 거대복어 등불과 가마를 시작으로 거리를 점등하며 복어탕과 복어주와 같은 음식을 무료 시식, 시음할 수 있는 이벤트가 이루어진다.

과 개항 당시 도입된 서양식 건축물, 혼합된 절충식 건축양식을 메인으로 두고 새로운 건축물을 도입할 때 경관 가이드라인을 반영한다.

[표 15] 국외 대형항만 유치시설과 재생 개념

출처: 항만도시재생을 기초로 재구성

| 구분 | 주요 유치시설 | 개념 |
|-------------------------|--|-------------------------------|
| 볼 티 모 어 이 너 하 버 항 | 국립수족관, 과학박물관, 국제무역회관, 공공예술 박물관, 마리나, 워터프런트공원, 복합상가(하버플레이스), 체육관, 축제시설, 옛 범선, 군함, 초기등 대모형, 고급호텔 등 | 공공성에 바탕을 둔 오픈스페이스, 토지 제공 |
| 시드니 달 링하버 항 | 컨벤션전시센터, 수족관, 국립해양박물관, 식물원, 예술관, 해안산책로, 올림픽경기장, 스포츠센터, 어린이 놀이터, 해양크루즈, 페리, 제트보트, 다양한 숙박시설 등 | 엔터테인먼트와 액티비티 기능이 어우러진 복합단지 |
| 마르세이유 항 | (항만과 도심재생을 통한 복합신시가지) 여객터미널, 국제비즈니스센터, 지중해문명관, 국제회의전시관, 축제문화공연장, 해양센터, 복합문화상업센터 등 | 역사와 현재가 공존하는 복합문화도시, 비즈니스 중심지 |

[표 16] 국외 중소항만 유치시설과 재생 개념

| 구분 | 주요 유치시설 | 개념 |
|--------|---|------------------------|
| 모지 항 | 모치미치이클럽건물 (복원수리), 역사적 건축물(복제), 역사적 세관(복구), 하네바시 블루윙 모지(선박계류장 설치), 전망대 (기존 건물) | 레트로(과거를 존중하는) 체류형 관광도시 |
| 오타루 항 | 운하산책로, 토산품판매점 식당(대형 창고건물), 회사사무실(유리 공예 판매점, 오르골판매점), 구 오타루창고(운하프라자, 오타루시 종합박물관), 주차장, 포토존, 오타루 가라쿠리 동물원, 캐릭터하우스 유메노오토 | 운하를 보존하는 역사관광도시 |
| 하코다테 항 | 유리공장, 오르골 쇼핑에어리어(구 하코다테 우체국), 해선 레스토랑, 비어홀, 다목적 이벤트 홀 | 항구와 역사를 존중한 관광 도시 |

33) 모지항은 서양에서 바나나가 일본 최초로 유입된 곳으로 바나나를 식재료로 하는 음식점이 많다.

제3장 국내 항만 재개발 사업

제1절 국내 항만의 성장과정

우리나라 항만 역사 도시의 역사는 오래되었으나 시대별 성장과 소멸을 병행하다가 1876년 강화조약 이후 기존 세계 식민지 국가들의 항만도시 과정과 유사한 과정을 거치면서 오늘날 우리나라 항만도시로 성장하기 시작하였다. 국내 항만도시의 성장과정은 손정목(1981)이 구분한 근대 항만도시의 성장분류법과 김춘선 외 1인이 다시 재정리한 항만성장분류 5단계가 적절할 것이다.

국내 항만도시의 성장과정 중 1단계는 근대 항만 태동기, 2단계는 식민 시대 항만도시, 3단계는 전후복구시대 항만도시, 4단계는 경제 성장 시대 항만도시, 5단계는 글로벌 시대 항만도시로 구분이 가능할 것이다.

1단계 시대는 1876년부터 1910년에 이르는 시기로 일본 주도하에 부산항과 원산항이 개항되면서 일본인들이 해당 항만의 이용, 개발, 관리에 참여하기 시작하였다.

2단계는 일제강점기 시대이다. 일제는 한일 합방과 함께 개항장, 조계제도를 1914년 모두 없애고 1915년 7월에 우리나라 10개 항만인 인천, 군산, 목포, 부산, 진남포, 신의주, 용암포, 원산, 성진, 청진의 10개 항만을 외국 선박 출입항구로 지정하였다. 이는 현재 우리나라 항만법 제 2조 무역항과 같은 개념이다.

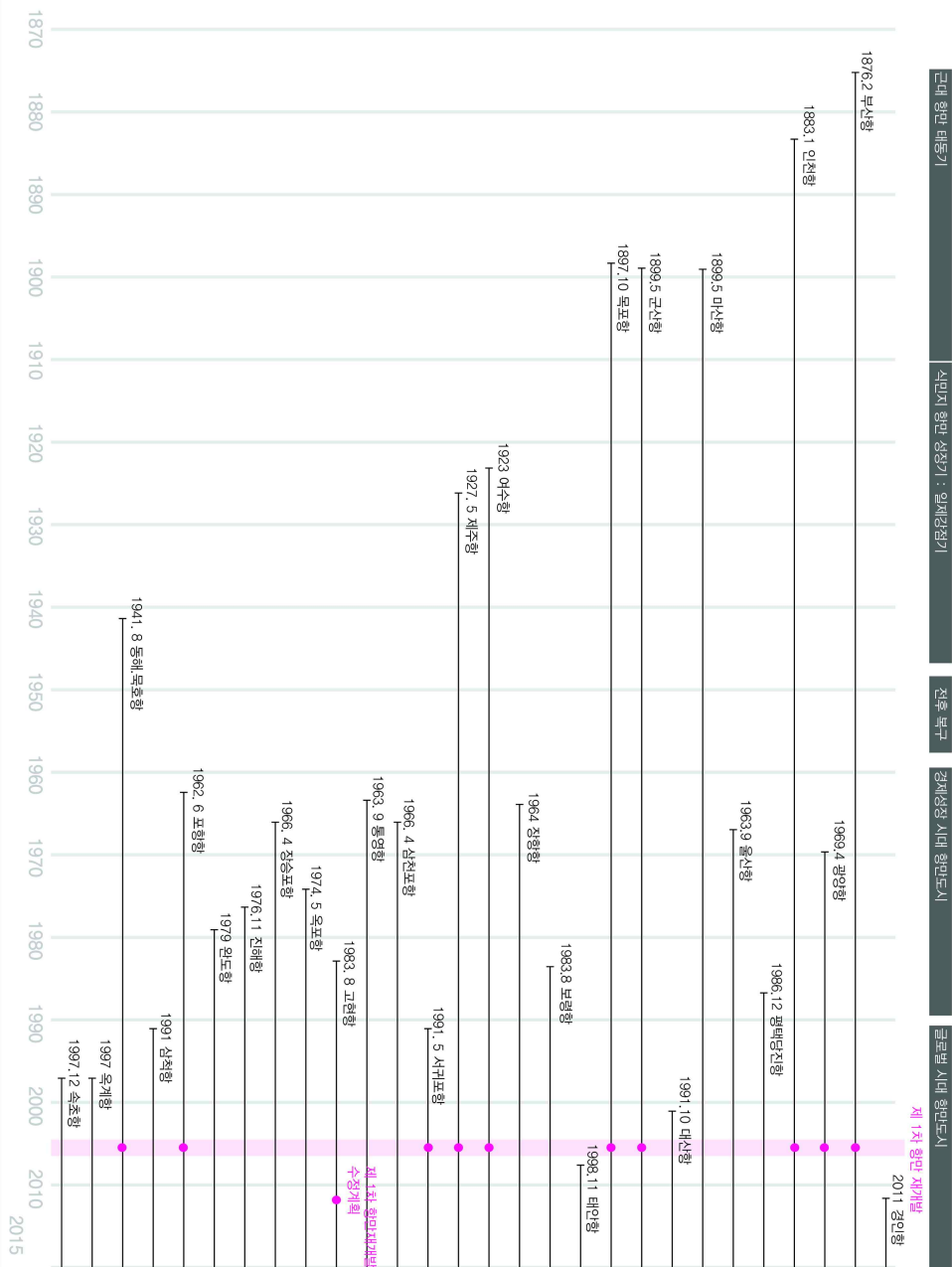
3단계는 해방 이후 10여 년간 전후 복구단계를 지칭한다. 1946년 해방과 함께 부산, 인천, 군산, 목포, 목호를 외국 무역관세항으로 지정하였다. 그리고 1950년 한국전쟁 발발로 구호물자 공급을 위해 전쟁 후 피해가 적고 국가 전체에 접근이 용이한 인천항과 부산항이 그 기능을 담당하였다.

4단계는 경제개발계획 단계로 산업화를 위해 본격적인 항만 건설을 주

도하였다. 부산, 인천은 국가 무역을 담당하는 수출 중심항만으로 마산, 울산, 포항, 동해 등은 임해공업지역 지원 항만으로 성장하기 시작했다.

5단계는 1990년부터 급속한 경제성장에 따른 국가 불균형개발 문제 해소와 글로벌 시대 도래로 인해 새로운 항만 개발이 이루어졌다. 경부축 중심의 국가 성장구도를 양분화하기 위해서 광양항 개발이 시작되었고 수도권 집중화를 분산하기 위해 평택·당진항(당시 아산항) 개발이 추진되었다.³⁴⁾

34) 정양희, 『항만도시의 CBD 공간구조와 수변공간의 변용에 관한 연구』, 홍익대학교 박사학위 논문, 1995, pp.66~67.



[그림 15] 국내 항만의 개항시기와 성장단계 과정

출처 : 개항 시기는 각 지방해양수산청의 자료를 참고하고
시기별 구분은 손정목(1981) 항만 성장 분류법을 바탕으로 저자가 재 작성하였다.

제2절 국내 항만재개발 계획

제 1차 항만재개발 기본계획³⁵⁾은 노후 유희한 항만과 그 주변지역의 효과적인 개발과 지속가능한 이용을 도모하고자 수립된 계획이며 대상기간은 2011년부터 2020년까지 제 3차 항만계획과(2011~2020)의 연계성을 고려하여 10년 단위로 수정계획을 수립한다. 항만재개발 기본계획이 수립된 날로부터 5년마다 그 타당성을 검토하여 기본계획 변경을 수립한다. 12개 항만과 추가된 4개의 신규대상지를 포함해 16개의 대상지가 선정되었고, 그 대상지는 인천항(영종도투기장, 내항), 대천항(투기장), 군산항(내항), 목포항(내항, 남항투기장), 제주항(내항), 서귀포항, 광양항(묘도 투기장), 여수항(신항), 고현항, 부산항(북항, 자성대부두, 용호부두), 포항항(구항), 동해 · 묵호항(묵호지구)이 이에 해당한다.

항만재개발 기본계획은 기초조사 분석 후 재개발 대상항만을 선정하게 되는데 이에 대한 항만재개발 기본계획(안)을 작성하고 관계기관과 협의를 진행하게 된다. 협의를 거쳐 중앙항만정책심의회를 심의하고 항만재개발 기본계획을 고시하게 된다. 항만재개발 사업계획은 항만재개발 사업계획(안) 작성 후 열람과 공청회를 통해 주민 및 관계 전문가의 의견을 청취한다. 이를 바탕으로 관계기관 협의 및 중앙심의회 심의를 거쳐 항만재개발 사업계획을 수립 및 고시한다. 또 관계 기관의 협의와 중앙심의회 심의를 통해 항만재개발사업구역을 지정 및 고시하며 사업시행자의 지정 및 실시계획을 작성하게 된다.

제 1차 항만재개발기본계획(2007~2016)은 물류환경의 변화에 따른 노후, 유희항만의 발생과 휴항 및 레저공간에 대한 수요의 증대로 적절한 기능전환의 필요성이 대두되었기에 수립되었다. 항만재개발 대상항만 선정기준은 시설의 노후·유후도, 대체항만의 유무, 개발시기, 도시계획적 잠재력, 정책과의 연계성, 파급효과의 측면에 의해 검토되어 선정된다.

35) 이하의 내용은 국토해양부, “제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020)”, 국토해양부, 177호, 2012 을 바탕으로 재구성 하였다.

2009년 12월부터 ‘항만법’과 ‘항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률’을 통합하여 ‘항만법’으로 시행되었는데 이유는 항만과 그 주변지역의 체계적이고, 효율적인 관리하기 위함이다. 따라서 각 법률별로 규정되었던 비용부담 원칙과 비용보조 등을 하나로 통합하였으며 민간부문의 창의성을 발굴하고 투자활성화를 위해 민간사업자가 직접 사업계획을 공모할 수 있는 근거도 마련하였다.

제3절 국내 대형항만 재개발 계획

1. 부산 북 항

1.1 부산 북 항 재개발사업 개요

부산 북 항 재개발 지구는 부산 북 항 연안부두부터 4부두 일대로 총 면적은 1,532,419㎡이다. 총 사업비는 8조 5,190억원으로 기반시설 2조 390억원, 상부시설 6조 4,800억원이 투자되었으며 재개발 지구를 상·하부로 나누어 정부투자를 통해 하부기반시설을 조성하고 상부시설은 단위사업별로 민간투자에 따라 시행하였다.

상부시설의 민간 사업자를 공모한 결과 GS컨소시엄(GS건설, 현대건설, 대림산업, STX건설)이 선정되었고 현재 전체 북항재개발 사업대상 중 175,000㎡ 규모의 사업을 진행하고 있다.

재개발 계획은 2004년 노무현 전 대통령이 부산 북항 재개발부두 재개발 검토를 지시하면서 본격적으로 추진되었고, 이후 북 항과 관련된 다양한 용역³⁶⁾이 실시되었다. 이후 제 1차 항만재개발 기본계획을 고시하고(2007~2016) 부산항만공사(BPA)를 사업시행자로 지정하여 2007년부터 본격적으로 재개발사업에 착수하였다. 2008년부터 2016년까지 중앙

36) 부산항 재개발방안 연구용역(2004), 부산항 재개발 마스터플랜 수립용역(2005), 북항 재개발 마스터플랜 종합보고회 개최(2006), 북항 재개발사업 마스터플랜 대안검토 용역(2007), 북항 재개발사업 지구단위계획 수립 및 기본설계 용역(2007)

부두, 2~4부두가 공사가 될 예정이며 전체 계획안은 2020년에 완공을 목표로 두고 있다.

1.2 부산 북 항 재개발 계획

1. 기존 부두 부분적 유지와 매립을 통한 전면재개발

부산 북 항 계획수립 과정에서 부산시와 부산항만공사간의 의견대립이 심하였는데 이유는 부산시의 경우 항만부지의 대부분을 시민들을 위한 친수공간으로 조성하고 싶어 하였고 부산항만공사는 상업·업무 용지를 확보하여 필요한 경비를 조달하고자 했기 때문이다.³⁷⁾ 결국 공론조사와 계획변경으로 전체 면적 중 70% 이상이 공공용지로 배분되었다. 또한 매립 면적도 기존계획안의 624,000㎡(43.8%)에서 557,000㎡(39.1%)로 축소되었다.

1·2부두, 중앙부두, 기능 이전된 국제여객부두는 부분적으로 매립을 통해서 복합문화상업공간으로 전면재개발 하였으며, 북항 재개발 마스터 플랜 대안 검토 용역에 따라 기존의 항만 구조 및 기능을 최대한 유지, 활용하기 위해 3, 4부두와 연안부두는 존치하도록 했다. 기존의 항만시설 중 국제 부두에서 수행하던 국제여객 및 크루즈 기능은 항 후 3,4부두로 옮겨가고, 연안부두는 연안여객 및 유람선을 담당하도록 하였다.³⁸⁾

37) 이자영, ‘북항재개발 쟁점’ 꼬리 부분 ‘개발 막판 진통’ <부산일보>, 2013년 4월 8일

38) 권영상 외, 수변도시 재생에 대응하는 수변경관 조성방안 연구, 건축도시공간연구소, 2011, pp95-96



그림 16 북 항 변경 안

출처 : 이현우, <초고층아파트 '주변부'로... 상업주의 흐름 '시민 힘'으로 되돌려>, 부산일보, 2012

2. 해안 매립을 통한 수변 공간 확대 및 친수 공간 개발

공공성 위주의 토지계획으로 사업 추진을 위한 사업비 조달이 문제가 되어 사업시행자인 부산항만공사는 매립을 통해 사업을 할 수 있는 토지를 확보하며 동시에 친수 공간도 확보하였다. 따라서 해면을 매립하여 대규모 공원 5개소와 해안레저공간을 조성하는 등 친수공간으로 개발하였다. 또한 대상지 중심에 인공섬을 조성하고 카페, 레스토랑, 공연장 등 시민들이 이용할 수 있는 해양문화지구로 계획하였다.



[그림 17] 토지이용구상 (안) 조감도
출처 : 부산시청



[그림 18] 토지이용구상(안)
출처 : 부산시청

3. 접근성을 높이기 위한 입체교통시설 도입

대규모 친수공간을 확보하기 위해 재개발지구 내 간선도로를 해안과 이격하여 배치함으로써 접근성을 높이하고자 하였다. 데크를 통해 부산역에서 인공섬의 해양문화지구까지 도로 교통의 방해를 받지 않고 도보로 접근할 수 있도록 하였다. 이격배치로 인해 접근성 및 교통량에 대한 대안

으로 600~700m 간격으로 북 향에 연결한 충장로와 지구 내 간선도로를 연계시켰다.

또한 부산진역 KTX 일부구간을 지하화하고 조차시설 및 부산진역 컨테이너 야적장을 이전하여 이로 인해 생기는 대규모 공공공간(530,000m²)를 활용하여 원도심과 해안을 연계하도록 검토 중이다. 이를 통해 원도심과 수변공간간의 입체적 연계체계를 구축하였다.

4. 인접지와 연계를 고려한 대도시 입지에 맞는 토지이용계획

부산 북항은 항만의 새로운 기능을 정립하기 위해 주변의 원도심과 개발예정지를 연계하고자 하였다. 3·4부두는 상업업무공간으로 계획해 5·6부두(자성대부두)의 국제상업 및 국제교류업무지구를 보완하고자 하였다. 부산역 연결지역은 IT·영상전시지구로 계획하며, 해양항만문화지구와 연계해 해안까지 사람들을 유입하고자 하였다. 39)

부산 북항 재개발 사업 마스터플랜에서 북 항의 Zone 별 규모를 보면 국제교류 업무지구와 복합도심지구를 가장 넓은 연면적으로 두고 있는 것을 볼 수 있다.

[표 17] 부산 북항 zone 별 구분
출처 : 부산 북항 재개발 사업 지구단위계획 (2008)를 바탕으로 재정리

| 부산 북항 Zone 별 구분 | 연면적 (m ²) | | 용적률(%) | 부지면적 (m ²) |
|--------------------|-----------------------|-------------|--------|------------------------|
| | 영업면적 | 건축규모 연면적 | | |
| 합계 | 2,545,339 | 2,912,067 | | 667,000 |
| 항만시설지구 | 118,569 | 44,959 | 39 | 114,000 |
| 국제교류업무지구 | 832,159 | 1,037,025 | 943 | 110,000 |
| IT 영상 전시지구 | 368,462 | 478,678 | 389 | 123,000 |
| 복합도심지구 | 910,512 | 1,151,405 | 706 | 163,000 |
| 해양문화지구 | 315,637 | 200,000 | 127 | 157,000 |

부산항 북 항 재개발 마스터플랜에서의 지구별 도입기능을 보면 다음과 같이 명시되어 있다.

39) 권영상 외, 수변도시 재생에 대응하는 수변경관 조성방안 연구, 건축도시공간연구소, 2011, 100p

[표 18] 부산 북항 재개발 마스터플랜 지구별 도입기능

“ ① 항만시설지구

전체 대상지의 모든 동선의 중심지이자 국내와 해외, 육지와 바다를 연결하는 접점으로서 교류의 거점이 되는 국제 지향의 복합 업무단지를 형성

② 국제교류 업무지구

교통 및 동선의 중심지라는 입지적 특성상 업무, 상업기능을 중심으로 구성하되 국제적 수준의 고급화, 대형화를 지향하여 차별화하고 새로운 수요를 창출

③ IT·영상·전시지구

IT 영상 미디어 테마를 중심으로 UEC개념을 적극적으로 전개하여 뉴미디어와 새로운 문화의 발신지로 미래지향 부산을 투영하는 새로운 성장 에너지 공간 조성 – New Media BUSAN

④ 복합도심지구

고급 Fitness, SPA 등 웰빙 휴식시설을 집적하여 외국인을 비롯하여 고급 거주 수요자에 차별화된 서비스를 제공하여 가치를 증진

⑤해양문화지구

- 공연, 미술, 음악 등 모든 문화시설을 배치하되 수변 공간과 조화되는 조형미 높은 건축물로 개발함으로써 그 자체로 문화적 상징성을 지닌 랜드 마크를 형성

- 수변공간과의 조화, 부산롯데월드의 Indoor형 테마파크와의 보완을 위해 Water Park를 중심으로 한 Outdoor형 테마파크 조성⁴⁰⁾

지구별 도입기능의 고려 사항으로는 주로 국제 지향의 복합업무단지, 국제적 수준의 고급화 및 대형화, 미래지향적, 고급 거주 수요자에 차별화된 서비스, 조형미 높은 랜드 마크 등 대도시에서 추구하는 대형화, 고급화 전략이 제안되었다.

또한 지구별로 수익성을 높이기 위한 시설들로 구성되었다. 항만지구는 국제여객터미널, 연안여객터미널, 수상버스 선착장, 공항터미널 등 주요 교통망과의 입지특성을 감안하여 모든 교통 수단을 연결하는 환승시스템

40) 부산항만공사, 부산항[북항] 재개발 마스터플랜 종합보고서, 부산항만공사, 2006, 170p~173p

이 구축될 예정이다. 국제교류 업무지구는 교통 및 동선의 중심지라는 입지적 특성으로 특급 비즈니스 호텔, 프리미엄 브랜드 아울렛 등으로 구성해 새로운 수요를 창출하고자 하였다. IT영상전시지구에서는 IT Simulation Center, 복합영상관, 애니메이션 센터, X-ports 경기장이 도입될 예정이다.

[표 19] 부산 북항 도입 주요시설

출처 : 부산 북항 재개발 사업 지구단위계획 (2008)을 바탕으로 재정리

| 부산 북항 지구 구분 | 주요 시설 | 비고 |
|----------------|---|--|
| 항만지구 | 국제여객터미널, 연안여객터미널, 수상버스 선착장, 공항터미널 | 국내외 여객선 운항 수요를 흡수하는 국내 제일의 해양 교통거점이자 관문인 여객터미널과 국내 육상교통의 주축인 KTX와 중심축의 쇼핑몰을 따라 자연스럽게 연결 |
| 국제교류 업무지구 | 국제무역센터, 금융센터, 컨벤션센터, 공공청사, 특급 비즈니스 호텔, 프리미엄 브랜드 아울렛, 면세점, Street mall 등 | Zone 저층부에 Premium Brand Mall, 면세점, Street Mall을 배치하여 동선 흐름을 자연스럽게 연결하고 활력 부여 |
| IT 영상 전시지구 | IT Simulation center, 복합영상관, 다목적 전시장, 방송국, Motion Picture 스튜디오 센터, IT 쇼핑몰 | 국제교류 업무지구의 업무 상업기능과 자연스러운 연계도모 |
| 복합도심지구 | Ocean Dwelling, 관광호텔, 서비스드 레지던스, 실버타운, 병원, 복합 Well-being 센터, 테마 레스토랑 | 국제업무단지 종사 및 장기 관광 목적의 외국인들을 위한 고급 서비스 레지던스를 배치하여 장기숙박 수요를 흡수 |
| 해양문화지구 | Waterpark, 해양문화관, 아시아 민속촌, 예술의 전당, 한류 테마관, 미술관, 야회형 테마파크 | 공연, 미술, 음악 등 모든 문화시설을 배치하되 수변공간과 조화되는 조형미 높은 건축물로 개발함으로써 그 자체로 문화적 상징성을 지닌 랜드마크를 형성 |

1.3 시사점

부산항의 재개발 방식은 항만재생에서 적용되는 네 가지 방식 중 도시재생형과 해안 매립을 통한 신도심 형이 혼합되어 있으며, 도입 프로그램과 주요 시설은 고급화·대형화 전략이 추구하고 있다.

부산 북 항 재개발 사업은 상업적 개발에 치우치고 있다는 우려가 발생하고 있으며 또한 일부 논문과 도서에서는 전면재개발방식으로 부산항 고유의 특성을 살리지 못하였다고 비판을 하고 있다. 국토연구원에서는 “부산 북 항 재개발지구에서 제시된 개발후의 모습을 보더라도 초현대식의 고층건물이 주를 이루고 있어서, 이곳이 과연 두바이인지 아니면 싱가포르인지 식별하기가 쉽지 않다.”⁴¹⁾며 문제점을 지적한 바 있다. 하지만 부산항은 대도시에 입지하고 있으며 국내 최대 무역항이며 국제 교류 업무지구, 국제 항만지구로의 역할을 할 수 있기에 가능한 디자인과 프로그램이 배치하여 있다. 성공적인 항만도시재생사례로 꼽히고 있는 일본 요코하마의 미나토미나리 21는 지역의 역사성과 특성을 반영해 호안디자인을 하였다고는 하지만 수익성을 위해 MM21 중앙 지구에는 지상 70층 높이 296m 규모의 최고 빌딩인 랜드마크 타워를 비롯해 도시적 규모에 맞게 국제 평화회의장, 요코하마빌딩, 알케이프 복합빌딩인 Gross 등 복합적이고 현대적인 상업, 업무, 주거도시의 역할을 수행하고 있다.

부산항의 경우 공론조사에서 친수공간과 넓은 공공용지를 강조한 대안이 최종안으로 확정되어 27%에 불과한 분양면적에 수익성 있는 시설을 지어서 사업비를 조달하여야 했기에 초현대식 고층건물이 주를 이룰 수밖에 없었다. 또한 이런 사업이 진행될 수 있는 것이 대도시가 가지는 장점과 수익성이 높아 보이는 국제크루즈터미널, 예술의 전당, 대형 프라임급 오피스를 공급하여 체류형 비즈니스가 가능하도록 계획하기에 대형건설사인 GS건설 컨소시엄이 추진하고 있는 것이다. 따라서 대규모 항에 적용 가능한 시설들이 도입되는 것이다.

41) 진영환·한중구, 항만도시재생, 국토연구원, 2014, 51p

2. 인천 내항 1·8부두

2.1 인천 내항 1·8부두 재개발사업 개요

인천 내항 1·8부두 항만재개발 사업의 대상 지역은 인천시 중구 북성동, 신포동 인천내항 1·8부두 일원으로 개발 면적은 286,395㎡이다. 전체 면적에서 육지부는 256,905㎡, 공유수면부 29,490㎡에 달하며 1부두는 146,879㎡, 8부두는 139,516㎡에 달한다.

인천 내항은 6년간 6,000억원 가량이 투입될 예정으로, 당초 사업비는 1조 3000여억원이었지만 내항 18부두 재개발 기본설계를 한 결과 공공이 참여하는 시민친화적 개발로 전환되면서 사업비 규모가 5998억원으로 축소되었다.

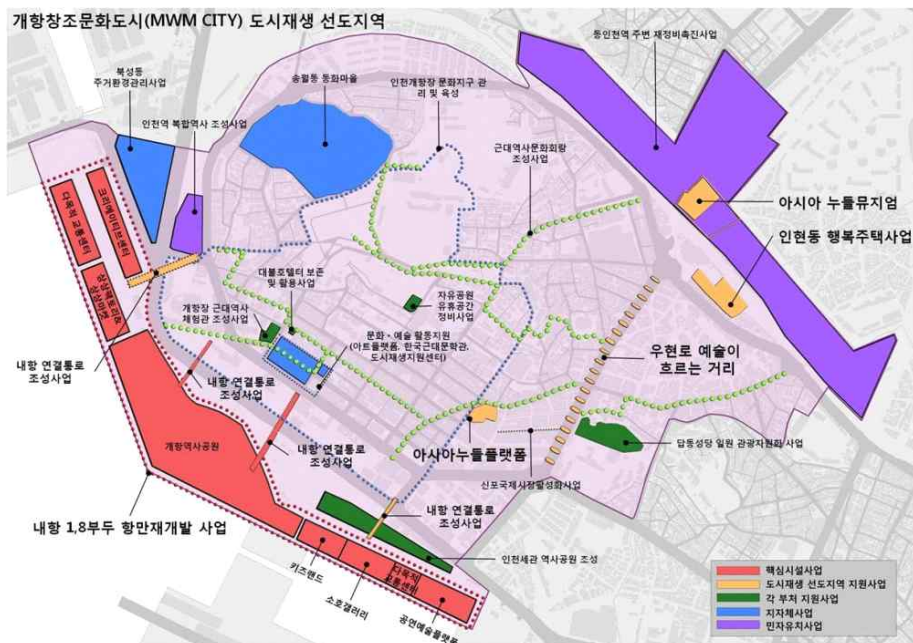
인천시는 해양수산부와 인천항만공사가 공동으로 참여하는 1·8부두를 컨벤션, 아쿠아리움, 인큐베이팅, 창작·창업공간으로 만드는 재개발 사업을 추진하고 있으며, 필요시 수익용부지의 용도지역을 현재 준·공업지역에서 상업지역으로 변경하는 방안도 고려하고 있다. 시와 해양수산부 및 인천항만공사는 2020년 인천 내항 1·8부두를 개방하는 것을 목표로 지난 2012년 항만재개발 기본계획 수정계획을 고시하고 2015년 연말까지 8부두 기능을 폐쇄한 뒤 단계적으로 개방한다는 계획을 세웠다.

2.2 인천 내항 관련 사업

인천 내항 재개발계획의 관련 사업으로 인천 중구 내항과 개항장, 동인천역 일대를 개발하는 ‘개항 창조 문화도시 활성화사업 (MWM City)’이 2016년부터 본격적으로 추진될 예정이다. 이 사업은 중구 월미도, 인천항 내항, 개항장 지역과 동구 동인천역일대를 역사와 문화, 관광인프라 조성 등 33개 사업을 추진 개발하는 것이다. 본 재생사업은 2014년 5월 코레일이 민자 1300억원을 투자해 개발하기로 기본구상이 완료된 상태이며, 하버패스 사업은 인천시가 인천역부터 내항 8부두를 잇는 오버브릿지

를 건설하는 90억원의 사업이다.⁴²⁾

인천 내항 재개발 계획의 주 사업은 마중물사업, 중앙부처사업, 민간투자사업으로 구분해 상상플랫폼 조성 등 33개 사업이 추진된다. 중구 북성동의 차이나 타운을 확장시키고 인천역 주변에 대한 개발도 함께 진행된다. 인천시와 코레일은 인천역세권을 민간공모사업으로 추진하기로 하고 내항 8부두와 연결되는 하버패스 사업도 함께 추진할 예정이다.



[그림 19] 개항창조문화도시 도시재생 선도 지역

출처 : 환경일보

42) UDP 도시개발신문 편집부, “<수도권 소식> 서울 경기 인천 재개발 재건축 등 정비사업 소식”, <UDP 도시개발신문>, 2015년 7월 10일
http://www.udp.or.kr/v2.0/bbs/board.php?bo_table=article01&wr_id=4530

〈인천내항개발조감도〉



[그림 20] 인천 내항 개발 조감도
출처 : 인천항만공사

2.3 인천 내항 1·8부두 재개발 계획안⁴³⁾

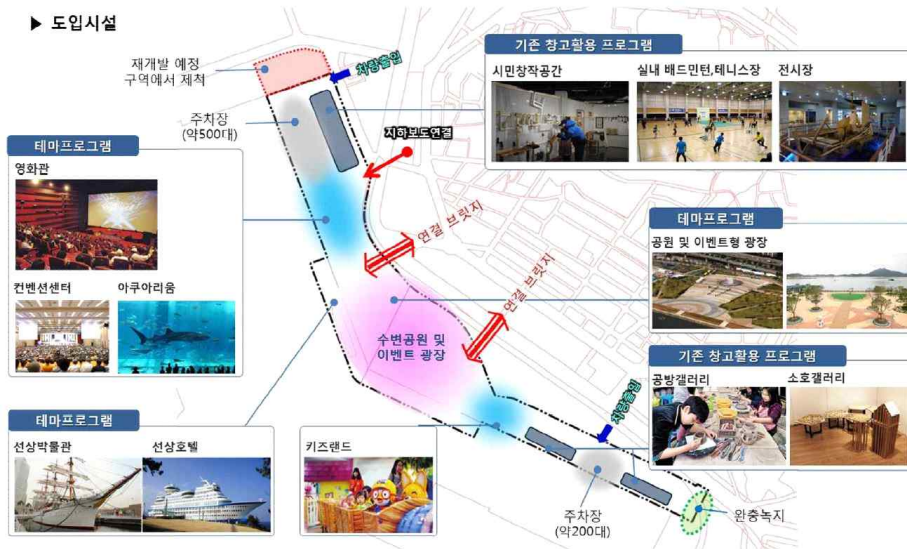
2.3.1 토지이용계획 구상

대상지 중앙을 가로지르는 기존 도로를 외곽으로 변경하고 대상지 중심에 대규모 공원을 조성하여 시민들을 유입한다. 중앙 공원을 중심으로 양쪽에 문화 및 집회시설을 계획하여 내방객들의 여가 문화 휴식공간으로 활용할 수 있는 공간을 마련한다. 주변지역과 연계해 해양문화관광 용지 중심으로 개발한다.

지구별로 세부계획을 세울 때 기본방향은 크게 세 가지로 구분된다. 인천 주요 명소와 내항의 공간 연계를 위한 지구별 세부계획을 수립한다. 수변부에 대한 공익적 친수 공간을 제공한다. 대상지와 인접부두경계에

43) 해양수산부에서 제공한 ‘인천내항 1·8부두 사업계획 수립’, 2015를 바탕으로 재구성하였다.

충분한 완충녹지를 조성하여 인접 부두운영에 차질이 발생되지 않도록 세부계획을 수립한다.



[그림 21] 인천 내항 1·8부두 도입시설

출처 : 해양수산부

2.3.2 해양문화관광지구

다수의 근대 문화자원이 산재되어 있는 인천 도심에 위치하고 있으므로 이를 문화공간과 해양과의 연계를 강화하기 위한 해양문화관광지구를 도입한다. 도심활성화를 위한 상업 및 문화 등의 기능을 도입하되, 기존 상권과의 상충되지 않는 시설을 고려한다. 해양관광의 입지 및 인천내항의 역사적 입지를 부각할 수 있는 랜드마크를 조성한다.

기존 도심과 연계되는 진입부 공간에 창고를 활용한 문화 및 집회시설로 계획하여 커뮤니티 활성화를 유도한다. 대상지 중심에 대규모 광장을 배치하여 각종 문화 이벤트의 장으로 집객을 유도한다. 1부두 내에 있는 기존 창고를 활용하여 주변지역의 문화예술과 연계를 통해 다양한 상업·문화 활동을 담을 수 있는 공간으로 재구성한다. 주요도입시설은 시민창

작센터, 전시장, 컨벤션센터(기존창고활용), 영화관, 아쿠아리움, 소호갤러리, 공방갤러리, 박물관 등이 있다.

[표 20] 해양문화관광지구 도입기능 및 도입시설

출처 : 해양수산부

| 도입기능 | 세부시설 | 비고 |
|--------------|---------|---------------------------|
| 문화 및 집회기능 | 공연시설 | 영화관, 야외공연장 |
| | 집회시설 | 컨벤션센터 |
| | 전시시설 | 전시장, 박물관, 소호갤러리, 선상박물관 |
| | 동 식물원시설 | 수족관 (아쿠아리움) |

[표 21] 해양문화지구 주요도입시설

출처 : 해양수산부

| 컨벤션센터 | 대규모 광장 | 소호갤러리 |
|---|---|--|
|  |  |  |
| 공방 | 키즈랜드 | 전시관 |
|  |  |  |

2.3.2 공공시설지구

기존 구도심 내에 형성된 녹지 및 외부공간과의 연계성을 고려하여 동서방향의 통경축과 녹지축을 설정한다. 대상지와 인접부두 간의 충분한 완충녹지대를 설치하여 부두 운영에 차질이 없도록 계획을 수립한다.

대상지와 인접한 7부두 및 3부두의 보안 및 환경적 저해 요소를 차단하기 위해 완충녹지를 계획한다. 주변 항만 및 도로와 원활한 교통동선체계를 수립하기 위하여 기존 1부두 출입문을 활용하고, 사업대상지(8부두)진·출입로는 별도로 개설한다. 주요 도입시설은 공원 및 광장, 녹지, 주차장이다.

[표 22] 공공시설지구 도입기능 및 도입시설

출처 : 해양수산부

| 도입기능 | 법적용도 | 비고 |
|------|-------|---------|
| 공공기능 | - | 광장 및 공원 |
| | 자동차시설 | 주차장 |

[표 23] 공공시설지구 도입시설계획

출처 : 해양수산부



2.4 인천 내항 1·8부두 기본계획안

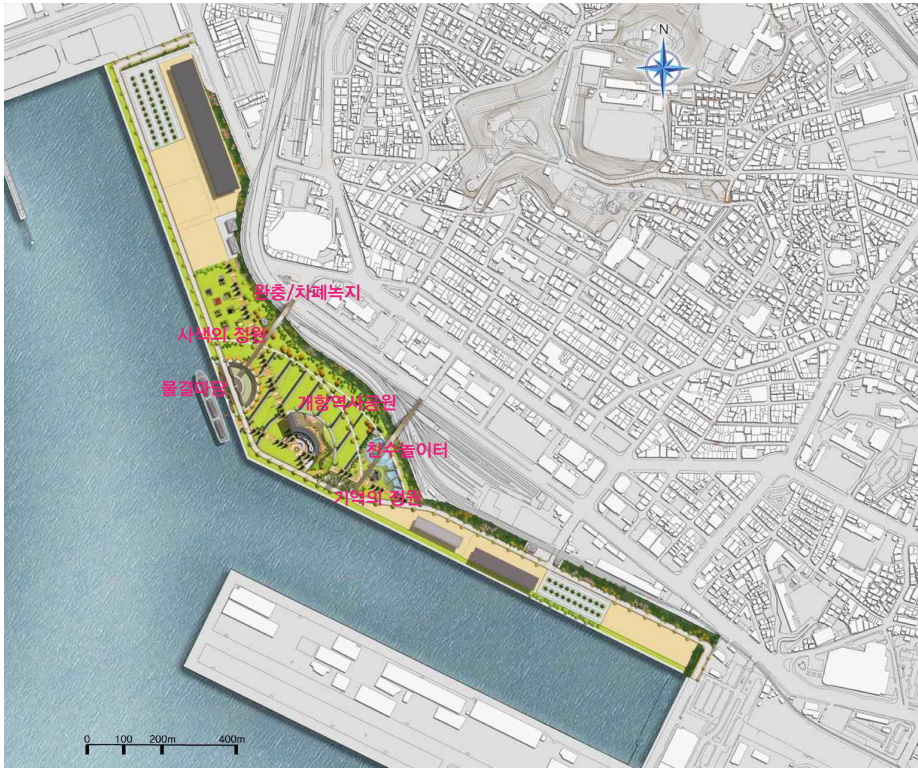
인천 내항에 정체성을 강조한 테마 요소를 도입하여 이용객들에게 볼거리를 제공하고 재방문을 유도하고자 한다. 해양환경과 구도심을 이어주는 매개체로서의 역할을 가지며 인천의 새로운 공원으로서 기능하도록 계획한다.

개항역사공원 - 인천항 역사문화공간 및 대규모 광장을 중심으로 하여 상징조형물을 설치하고 전체적으로 탁트인 공간연출을 위해 시야를 가리는 식재수종은 최대한 배제한다. 지상에서부터 건축물 상부까지 슬로프로 연결되는 역사문화공간의 녹화공간을 활용하여 데크 산책로와 해변전망대를 설치한다. 주요시설로는 역사문화공간, 개항역사광장, 기억의 정원, 상징조형물, 전망대, 선형파고라 등이 도입된다.

물결마당 - 인천의 바다를 병풍으로 한 무대조성으로 대표적 행사이벤트공간을 연출하고 평상시에도 공간을 활용할 수 있도록 스탠드를 따뜻한 소재의 데크로 마감하여 휴게쉼터로 조성한다. 메인동선의 중앙플랜터에 염해에 강하고 계절성이 나타나는 수목을 식재하고 동선 양쪽편으로 조형열주를 설치하여 초점경관을 제공한다. 주요시설은 공연장, 연결브릿지, 너울데크, 중앙플랜터, 조형열주, 잔디쉼터 등이 도입된다.

사색의 정원- 주변 체육시설, KID' s Land 및 소호갤러리 이용자의 휴게, 휴식, 담소를 위한 차폐식재 및 휴게시설물을 계획한다. 주요시설은 사색의 정원, 휴게시설, 시민참여예술가의 벽, 해변산책로 등이 포함된다.

친수놀이터 - 단절되었던 원도심과 공간간의 연계를 통해 친수성 회복의 의미를 담아내는 곳으로 물놀이 시설과 바닥분수 등의 시설이 도입된다. 주요시설은 물놀이 시설, 이야기가벽, 원두막, 어린이놀이터, 휴게데크, 간이화장실/ 탈의실 등



[그림 31] 인천 내항 1·8부두 마스터플랜

출처 : 해양수산부

2.5 시사점

인천 내항 재개발계획은 도시재생형에 속한다. 재개발계획안을 검토해보면 해양문화지구에 문화 및 집회기능을 가진 시설들이 도입되고 공공시설지구에 인천항의 정체성을 강조한 테마 요소를 도입한다. 관련 사업으로 인천시에서 개항창조문화도시사업을 진행 중인데 차이나타운, 인천 아트플랫폼, 한중문화관 등을 포함한 종합적인 계획안이 진행 중이다.

인천 내항의 경우 항만당국과 인천 시 간의 구체적인 협의가 진행되고 있지 않지만, 항만재개발사업비와 관리비의 부담여부에 따라 사업추진과정에서 토지이용과 유치시설에 의한 논란의 여지가 있다. 인천항만공사의 경우 사업과 관리비 조달을 위해 사업성이 높은 시설을

원할 것이며 주변 상인들은 컨벤션 센터나 테마파크 등과 같이 많은 관광객들을 집객 시킬 수 있는 시설들이 들어오기를 주장할 것이다.⁴⁴⁾ 2015년 현재 인천 내항 개방 범위, 유치시설에 대한 문제로 인근상인, 시민 그리고 인천시가 대치되고 있으며 더불어 해양수산부와 인천항만공사가 인천시에 국비 투자를 요구함으로 여러 마찰을 빚고 있다.⁴⁵⁾ 인천 내항은 향후 인접 도심과 어떤 방법으로 연계하여 계획을 수립하는 지가 관건일 것이다.

인천 내항은 대규모 항만에서 일반적으로 유치되는 시설인 아쿠아리움, 컨벤션, 대규모 광장 등이 도입이 되고 정체성을 강조한 테마 요소가 들어간 공공시설들을 도입했고 인천시, 중구청, 해양수산부, 인천항만공사 등 여러 부처가 모여 개항창조도시사업을 진행하고 있어 규모에 맞는 적절한 방식으로 재개발이 진행되고 있다고 볼 수 있다.

제4절 국내 중소항만 재개발 계획

1. 군산 내항

1.1 군산 내항 재개발사업 개요

군산 내항 재개발 사업 대상지는 전라북도 군산시 장미동 일원이며 면적은 474,300m² (육역 208,415m²)에 해당한다. 총 사업비는 130,540백만원으로 사업기간은 1단계 2012~2016년, 2단계는 2017~2020년, 2021년 이후 장래로 나누어진다.

단계별 투자계획을 보면 1단계는 조사·설계로 142억 4600만원이 투입하고, 2단계는 부지기반시설 조성에 549억 8600만원, 2021년 이후는 부지 및 기반시설이 조성에 613억 800만원이 투입될 예정이다.

항만지역발전과에서 군산항과 목포항의 재개발 사업을 담당하고 있는

44) 진영환·한종구, 항만도시재생, 국토연구원, 73p

45) 이영수, “인천 내항 8부두 개방 앞두고 '산넘어 산'”, <미디어인천신문>, 2015년 9월 30일

강오수 주무관의 말에 의하면 향만재개발기본계획 용역은 2016년 6월에 고시될 예정으로 현재 사업 공모를 하지 않은 상태이다.

1.2 군산 내항 관련 사업⁴⁶⁾

군산시는 도시재생의 방향을 근대문화자원을 활용해 문화적 재생전략에 초점을 두고 있으며 2005년 ‘군산 근대문화역사경관 가꾸기 기본계획’, 2007년 ‘군산 원도심 활성화 조례’, 2008년 ‘군산시 도시경관기본계획’과 ‘군산시 경관조례’, 2009년 ‘군산 근대문화역사 벨트화사업 마스터플랜’, 2010년 ‘군산 근대역사경관 조성사업 기본 및 실시설계’ 등이 진행되었다. 군산 내항과 관련되는 사업은 근대문화도시 (원도심)사업과, 근대역사문화 테마공원 조성계획이다.

1-2-1 군산시 근대문화도시 (원도심) 계획 현황

근대 문화도시계획의 위치는 군산시 월명동 원도심 일원으로 면적 365,000㎡이다. 시설은 근대문화벨트지구와 근대역사경관지구로 나누어진다. 근대 문화벨트화 지구는 15,000㎡의 면적을 가지며 근대역사박물관, 근대 문화재 정비, 근대 산업유산, 예술창작벨트, 군산화물역복원, 내항 폐철도 활용 기차테마가 포함된다. 근대역사경관지구는 350,000㎡의 면적으로 근대역사경관조성, 군산탁류거리, 원도심 자전거도로, 원도심 테마거리, 근대역사체험공간, 원도심 근대건축물 정비 등의 계획이 포함된다. 사업비는 총 1,000억원이며, 기간은 2010년부터 2019년까지이다.

46) 국토해양부, “제 1차 향만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020)”, 국토해양부, 2012



[그림 32] 근대문화도시(원도심) 추진 현황도

출처 : 항만재개발 기본계획 수정계획

1-2-2 근대 역사문화 테마 공원 조성계획

근대역사문화 테마공원 조성 계획은 군산시 장미동 49-45번지 외 내항지구에 속하며 사업 면적은 27,000m² 이다. 사업기간은 2012년부터 2015년으로 계획 되었으며, 주요 계획 내용은 군산항역을 복원하며, 증기기관차 3량을 거치하고 매부 모의 체험공간을 조성할 계획이다. 또한 순환레일(500m x 35m), 레일바이크, 휴게시설, 자전거거스레이션이 들어갈 계획이다.



[그림 33] 근대역사문화 테마공원 조성계획(안)
출처 : 항만재개발 기본계획 수정계획

1.3 군산 내항 재개발 계획⁴⁷⁾

1-3-1 기본 방향

항만재개발의 기본방향은 첫 째로, 군산항의 역사와 문화를 돌아볼 수 있는 기념비적 공간을 조성하는 것이며 1899년 개항장으로서 군산 발전의 시발점이었던 군산항과 군산시의 역사와 문화를 공감할 수 있는 공간을 조성한다. 해망로와 내항 사이의 연안부지 및 폐철도부지 등을 정비하여 친수공간을 제공하고 근대 문화·예술을 느낄 수 있는 공간을 조성한다. 둘째, 새만금 개발 사업지의 기능을 보완하고 원도심의 활력을 제고하는 것이다. 경제, 산업, 관광을 아우르는 새만금 개발사업지와 인접해 있는 점을 감안하여 기능상의 경쟁 관계가 아닌 부족한 부분을 채워주는

47) 이하는 국토해양부, “제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020)”, 국토해양부, 2012를 바탕으로 재구성

전략을 수립해 새만금과 군산내항을 묶는 체류형 관광기능의 가능성을 부여한다. 마지막으로 연관계획과 상호 조화개발 및 항만기능조정을 위한 효율적 공공참여를 꾀한다. 중소 도심의 노후 항만과 원도심 사업을 성공적으로 추진하기 위해서 정부와 지방자치단체의 체계적인 계획수립과 주변 정비를 통해 적절한 도시환경정비가 될 수 있도록 노력해야한다.

1-3-2 토지이용계획 구상

근대 역사문화 테마공원계획(군산시) 및 폐 철도 부지를 적극 활용한 해양문화관광지구를 계획하여 시민 관광객에게 군산항의 근대 개항문화를 느낄 수 있는 친수 여가 공간을 제공한다.

해양문화관광지구는 원도심의 가로망 결절점을 중심으로 대상구역의 중심부에 정형화된 면적을 확보함으로써 상징성을 부여하고 다양한 기능을 유치한다. 원도심 활성화의 일익을 담당하기 위해 해양문화관광지구 주변에 복합도심지구를 계획하며, 복합도심지구 내 각 용도별 건축물은 개별 건축물의 정비를 유도하고 점진적으로 활성화 방안을 모색한다. 구역 내부의 역사·문화적인 가치가 있는 근대 건축물은 보전하고 특성화하여 문화·예술적 가치를 극대화한다. 수변부의 공익적 친수공간을 조성하고 역사적 보전가치가 있는 접안시설을 활용하기 위해 해면부를 제외한 전체 구역면적 대비 약 30% 수준의 공공시설지구를 계획한다.



[그림 34] 계획평면도

출처 : 군산시청

해양문화관광지구는 문화시설, 공원, 친수공간이 조화된 지역의 랜드마크 역할을 부여하며 주요 도입시설로 문화 및 집회시설, 공원, 근린생활시설, 판매시설, 업무시설이 있다. 전체 개발면적의 30%비율을 차지한다. 복합도심지구는 주거, 상업, 업무가 복합되어 있는 도심활성화 기능을 가지며 군산의 명성을 유지하는 수산물 먹거리 기능을 활성화한다. 도입시설은 공동주택, 근린생활시설, 판매시설, 업무시설 등이 포함되며 전체면적의 40%이다. 공공시설지구는 역사적 보전 가치가 있는 집안시설(조절탑) 등을 활용한 수변시설 등이 조성될 예정이며 공원, 녹지, 주차장, 수변데크, 운수(항만)시설 등이 포함된다. 전체면적의 30%이다.



[그림 35] 군산내항 재개발 조감도

출처: 군산지방해양수산청 홈페이지

1.4 시사점

군산항은 항만재개발의 유형 중 도시재생형에 속하며 2021년 이후 근대역사문화 테마공원 및 해양문화관광지구로 계획하여 군산항의 근대 개항문화를 느낄 수 있는 친수 여가공간을 제공할 예정이다.

관련 사업으로 군산시에서 내항 지역의 근대문화유산을 보전, 연계하여 근대문화도시 프로젝트를 추진하고 있으며 도시재생차원에서 그 지역의 역사를 지닌 지역자산의 가치를 활용하여 활성화를 이끌어냈기에 여러 학술지와 기사에서 성공적인 도시재생의 사례⁴⁸⁾로 꼽히고 있다.

하지만 군산 내항의 항만 재개발 사업은 2015년 현재 구체적으로 추진되고 있지는 않으며 군산 내항 재개발 조감도와 계획평면도를 검토하였을 때 일부 부지를 제외하고는 군산의 정체성과 어울리지 않은 건축물과 시

48) ‘도시정책패러다임의 변화와 도시재생’ 강의와 구도심 지역재생 및 활성화를 위한 근대문화도시 조성사업의 성과와 향후 추진계획 ‘에서 도시재생의 성공모델로 군산시 및 마산지역(창원시)의 사례가 소개되었다. “도시재생 성공모델 비교 연구 세미나 개최 _ 행정연수원, 군산·마산 사례 통해 성공요인 등 모색”, 2014년 11월 11일 전북매일 신문 기사

설들이 배치되어 있다. 원도심의 원동력인 근대문화도시사업이 설정되어 있기에 도시쇠퇴나 2차적으로 발생하는 문제가 심각하지는 않지만 내항과 원도심과의 연계가 부족하다면 지역성이 결여된 이질적인 경관을 연출하게 될 수 있으며 지자체의 과도한 디자인 추구로 사업이 무산되었을 때, 도시 내의 유휴공간으로 남게 될 수 있다. 그렇기에 원도심 내의 지역자산을 활용한 적절한 프로그램들과 디자인이 연출되어야 할 것이다. 지역자산인 내항 주변의 근대문화 유산과 내항재개발사업이 제대로 연계되어 근대문화도시 프로젝트를 이끌어 내기 위해서는 프로그램의 설정과 디자인적인 실천에 전문적이고 정밀한 노력이 필요하다.

2. 목포 내항

2.1 목포 내항 재개발사업 개요

목포 내항 재개발 기본계획의 대상지는 전라남도 목포시 해안동, 금화동 일원으로 총 면적은 135,424㎡이다. 항만구역의 면적은 116,809㎡이며 주변 지역 면적 18,615㎡이다.

단계별 투자 계획을 보면 1단계는 2012~2016년, 2단계는 2017~2020년, 2021년 이후는 장래로 구분된다. 총사업비는 1단계 14,044백만원, 2단계 1,179백만원, 장래 7488백만원, 5,377백만원이 투자될 예정이다.

항만지역발전과에서 군산항과 목포항의 재개발 사업을 담당하고 있는 강오수 주무관의 말에 의하면 항만재개발기본계획 용역은 2016년 6월에 고시될 예정으로 현재 사업 공모를 하지 않은 상태이다.

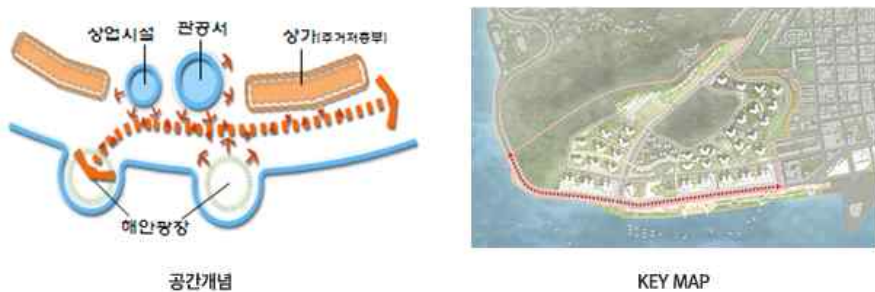
2.2 목포 내항 관련 사업⁴⁹⁾

목포 내항 북측에는 서산온금재정비촉진사업이 진행되고 있다. 서산·

49) 목포시 원도심 정비사업 웹사이트 내 “서산·온금 재정비 촉진사업”을 중심으로 재구성

온금 지구는 목포의 대표적인 노후 불량주거지로 주거환경개선 및 목포도시미관증진을 위해 정비 방안이 꾸준히 요구되고 있다.

서산온금재정비 촉진사업의 특성화계획에서 해안가로 구간이 목포내항 재개발 계획의 대상지에 해당한다. 해안과 접해있는 단지의 장점을 살리기 위해 해안가로를 조성하여 각종 이벤트와 휴식, 커뮤니케이션이 가능한 광장을 삽입한다는 것이 사업의 일환이다.



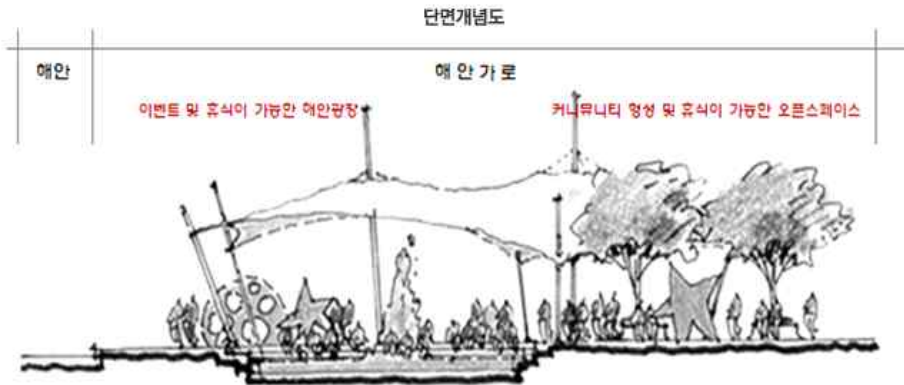
[그림 36] 서산·온금 재정비 촉진사업 공간 개념

출처 : 목포시 원도심 정비사업 웹사이트



[그림 37] 서산·온금 재정비 촉진사업 시설물 배치계획

출처: 목포시 원도심 정비사업 웹사이트



[그림 38] 단면 개념도
출처: 목포시 원도심 정비사업 웹사이트

2.3 항만재개발의 기본방향⁵⁰⁾

서산·온금 재정비 촉진지구의 주거환경 정비와 연계하여 새로운 복합 항만 공간을 조성하고자 하며, 기존 항만시설인 국제, 연안여객터미널의 입지를 감안해 여객·관광 기능 중심으로 활용성을 제고하려고 한다. 대상구역은 좁고 긴 지형적 형상을 가지기에 오픈스페이스의 조성과 건축물을 지형적 제약을 극복하는 방식으로 기본 방향을 설정하였다.

교통계획에서는 우선적으로 대상구역의 북측에 접하는 해안로에서 대상지로 진입할 수 있는 차량 및 보행체계를 구성한다. 대상지 내부의 도로를 최소화하여 안전한 보행환경을 조성한다. 대상지를 연결하는 해안로에 차량 속도 저감을 유도하는 기법을 적용하여 보행자의 안전을 확보한다. 공원녹지계획에서는 긴 수제선을 활용하여 개방된 친수 축을 조성한다. 과도한 조경시설물의 설치를 억제하고 보행약자를 위한 시설물을 체계적으로 설치한다. 서산·온금지구와 보행 녹지축이 연계되도록 조성한다.

50) 국토해양부, 제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020), 국토해양부, 2012, pp225-251의 내용을 중심으로 재구성

목포 내항에서는 복합항만지구와 공공시설지구로 나누어진다. 복합항만지구에서 상업, 관광, 항만기능이 복합된 랜드 마크를 형성하며 근린생활시설, 판매시설, 관광휴게시설, 운수시설(항만시설)이 도입된다. 전체 면적의 80%에 해당한다. 공공시설지구는 해양 친수공간을 조성하는 것으로 도시민 여가·관광 활성화 및 편의 도모한다. 주요 시설로 공원, 녹지, 주차장이 도입될 것이며 전체 면적에 20%이다.

2.4 시사점

목포 내항의 항만 재개발 사업은 2015년 현재 구체적으로 추진되지 않고 있지만 2016년 6월에 사업시행자를 공고하고 2021년 이후에 사업이 완료될 예정이다. 항만재개발의 유형 중 도시재생형에 속한다. 목포 내항의 재개발계획은 초기 구상단계로 친수공간과 복합관광기능의 도입 등 기본방향을 제시하고 있다. 또한 서산·온금 재정비 촉진지구의 주거환경정비와 연계하여 복합항만 공간을 조성할 계획이다. 목포항에 관한 환경부의견을 보면 삼학도 공원화 계획, 목포항 남항의 재개발과 조화를 이루지만 차별화된 사업계획으로 재개발을 추진할 것으로 협의를 보고 향후 실행계획인 사업계획단계에서 목포 해양문화 관광특구와 연계하여 개발계획을 마련한다.

지방 중소항만에서 도시문제의 해결을 위해 대형항만의 사업규모나 사업방식을 그대로 적용하기에는 항만별로 여건과 지역자산의 잠재력에 차이가 있다. 따라서 다양한 형태의 도시재생사업방식들이 모색되어야 하며 그 중에서 특정 장소의 이미지를 매력적으로 보이게 하여 그 장소를 판촉하는 방식으로 진행되어야 한다. 이러한 방식은 주로 쇠퇴한 항구 도시에서 주로 활성화 전략으로 많이 세우는 방식이다.⁵¹⁾ 목포 내항의 경우 인근에 많은 근대문화유산을 보유하고 있고 개항기의 역사적인 옛 건축물

51) 이희정, 도시재생을 통한 지방중소도시 경쟁력 제고방안 기존도시와 신시가지의 균형발전 모색, 한국토지주택공사, 2006, p49

들이 많이 남아 있다. 재개발 시 지역자산을 활용해 목포항의 역사성을 제고할 수 있는 재개발 방식이 추진되어야 할 것이다.

제5절 소결

대도시의 항만은 지역 경제성장을 위한 성장 거점으로 국가가 의도적으로 투자를 집중한 결과로 성장된 것이다. 국토공간계획적 측면에서 소위 규모의 경제와 집적의 이익이라는 경제적 효율성의 원리 때문에 주로 대도시 위주의 지역개발이 이루어지는데⁵²⁾ 대도시의 항만도 비슷한 관점으로 볼 수 있다. 그렇기에 규모의 경제에 의해 대형항만에서도 대형화, 고급화 전략이 적용되는 것이다. 또한 대형항만을 재개발할 때 주로 국제교류 업무지구, 국제 항만지구로의 역할을 할 수 있기에 가능한 디자인과 프로그램이 배치된다. 이와 더불어 도시의 대형공원으로서 공공용지의 역할을 수행하여야 되기에 공공녹지시설들이 도입된다. 예컨대 부산 북항의 재개발 방식은 도시재생형과 해안매립을 통한 신도심형이 혼합된 형태로 국제적 지향의 복합업무단지와 고급 거주 수요자를 위한 서비스, 조형미 높은 랜드마크적 건축물들이 도입된다. 이같은 이유는 먼저 공공용지를 강조한 대안이 최종적으로 확정되었고 좁은 분양면적에 수익성이 있는 시설을 지어 사업비를 조달하여야 했기에 초현대식 건축물이 배치된 것이다. 부산항이 부산이라는 대도시에 입지하여 있으며 국내 최대 무역항의 역할을 할 수 있기에 가능한 프로그램과 디자인이 들어선 것이다. 또 다른 대규모 항인 인천 내항의 재개발 방식은 도시재생형으로 부산항의 대형화·고급화전략과는 다르다고 볼 수 있지만 계획 조감도와 들어오는 대형전시시설들을 검토해보면 별반 다를 바가 없다.

대규모 항에서 제안되는 대형화·고급화 전략이 국내의 중소항만을 재

52) 이희정, 도시재생을 통한 지방중소도시 경쟁력 제고방안 기존도시와 신시가지의 균형발전 모색, 한국토지주택공사, 2006

개발할 때에는 적절하지 않다. 국내의 중소 항만은 근대초기에 발전되고 산업의 변화로 쇠퇴를 겪었으면서 개발 시기를 놓친 곳이 많아 근대도시의 경관을 가지는 곳이 다수이며, 이러한 근대도시경관에 대형항만에서 통용되는 국제적 규모의 프로그램과 랜드마크 디자인의 건축물이 들어오면 경관적으로 조화될 수 없다.

대체적인 지방중소도시의 문제점을 보면 인구규모, 산업구조, 지역 환경이 서로 다르며 상대적으로 불리한 위치에 있다. 또한 전국적으로 도시화가 진행이 되고 있지만 지방 중소도시의 인구의 정체 및 감소현상을 보이기도 한다. 항만재개발 고시도서의 협의 처 의견들을 검토해보면 항만별 특성에 맞는 개발유형을 마련해야한다고 보고 있다. 특히 군산내항은 국가산업(근대문화 도시 조성)이 진행 중으로 수변 정비 등 기반시설이 병행 추진되어, 항만재개발 사업의 성공 모델이 될 수 있도록 배려가 있기를 하였다.⁵³⁾ 지방중소항만인 목포 내항도 내항지역의 지역자산을 최대한 활용하여 재생 방안을 모색할 수 있다.⁵⁴⁾ 역사문화자원을 활용한 도시재생은 주민들에게 지역에 대한 소속감, 자긍심을 심어주고 이로부터 지역주민이 공동으로 소유하는 공공영역을 조성하거나 지역이미지 사업을 실현시킬 수 있다. 덧붙여 복합용도개발, 문화지구 형성과 같이 상승작용을 일으켜 물리적 개발효과까지 창출할 수 있다.⁵⁵⁾

53) 국토해양부, 제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020), 국토해양부, 2012

54) 김춘선 외, 항만과 도시, 국토연구원, 2013, 88p

55) 이희정, 도시재생을 통한 지방중소도시 경쟁력 제고방안 기존도시와 신시가지의 균형발전 모색, 한국토지주택공사, 2006, p50

제6절 설계의 틀

우리나라의 중소 항만은 일본의 수탈을 위한 수단으로 성장하였으며 이 시기가 해당 도시의 성장 시점이라 할 수 있을 것이다. 하지만 일제강점기 이후 일부는 쇠퇴를 겪었고 그 중 일부는 거점 역할을 수행하면서 발전기반을 다졌다. 우리나라의 항만 사업은 70년대 이후 국가 산업의 육성과 수출입 장려를 위해 새로운 항만을 건설하거나 과거 모습을 벗어나 현대식 항만으로 성장하였다. 현대식 항만을 건설하게 되고 한 도시 내에서 구항만의 기능이 신 항으로 옮겨가고 인접 도심도 함께 쇠퇴하는 경우도 많았다. 이러한 경우 새로운 산업이나 도심 활성화에 대한 합리적인 방안들을 도출하는 것이 필요하다.

유엔 URBAN 21이 승인한 ‘지속가능한 워터프런트 개발 10대원칙’을 기초로 중소항만의 재생 방안에 대한 설계적 틀을 작성하였다. 항만재개발에서는 도시와 항만의 특수성, 그리고 모든 항만도시가 가지는 공통적인 성질들 모두 고려를 해주어야한다. 중소항만의 재생방안을 고려할 때 기본적으로 지역적 특수성인 역사성과 복합성은 다른 항만과는 차별이 있어야 할 것이며, 수변공간에서 보편적으로 중시되어야 할 총체성, 접근성, 협력성도 고려할 것이다. 따라서 역사성, 복합성, 통합성, 접근성 이 네 가지를 가장 중요한 고려사항으로 보고 4장에서 이 틀을 기준으로 설계를 진행할 것이다.

1) 역사성

지역 중소항만에서 효율적인 기능과 사업성만 강조하다보면 맥락 없는 도시경관으로 인해 도시적 잠재력인 역사적 정체성을 살리지 못하는 경우가 생길 수 있다. 중소도시 성장을 위한 정책으로는 역사문화유산의 관광자원화, 역사문화자원 활용 및 문화시설의 확충이 중요하다. 도시를 대표하는 역사문화자원을 브랜드화 및 관광 상품화 하여 관광객 수를 늘리고 극장 및 예술회관, 전시관등을 충분히 확보함으로서 보다 많은 사람들에게 매력 있는 거주지 조성을 위해 노력해야 할 것이다.

항만도시는 항만 인근의 개항장거리, 건축물, 문화 등 해당 도심의 문화적 배경을 형성한다. 중소 항만인 군산항과 목포항은 과거 개항장으로 쓰였기에 항만의 인근 가옥들이 일제강점기 시기의 건축물 양식과 가로망 구조를 가지며 다수의 지역 문화재를 보유하고 있다. 이를 활용하여 도시 계획적 측면에서 재생방안을 제시할 때 인근 근대문화유산 탐방로와 같은 코스를 조성하여 관광 상품화하거나 인근의 건축물 높이와 재료, 양식 등을 규제하여 도시를 근대문화와 같은 브랜드화를 하는 방식이 있을 것이다.

2) 복합성

복합 용도로 계획되어야 한다는 측면에서는 대형항만과 중소항만 모두 동일하지만 대형항만의 경우 사업비 조달로 인해 관광객을 의식한 집객시설을 유치하는 경우가 많다. 중소항만 역시 집객시설을 유치해야하는 것은 비슷하지만 사업성이 떨어져 무산될 가능성이 있기에 기존의 지역자산을 연계하여 역사, 문화, 관광을 중심으로 경쟁적인 상권을 조성하여야 할 것이다. 주거를 포함한 복합용도의 개발이나 친수·관광·레저를 포함하는 용도 등 다양한 방식으로 도시공간을 창출하여야 한다.

중소항만인 목포 내항은 기존의 수협, 어판장위주로 산업이 형성되었으나 기능이 북 항으로 옮겨가고 있기에 새로운 원동력에 대한 생각을 해주어야 한다. 목포여객터미널은 유지되기에 숙박업과 요식업과 같은 상업시설을 배치하고 수산시장을 대체할 산업을 모색하여 새롭게 설정해주어야 한다. 또한 기본적으로 항만을 재개발할 때 공공용지를 할당하여야 하기에 항만구조물에 전망대, 산책로와 같은 친수시설을 조성하는 방안이나 항만 수변공간에 공원, 광장, 워터프런트 등 해양스포츠 공간 및 휴식공간으로 복합적으로 조성하여야 한다.

3) 총체성

항만 부지가 재개발 될 때 기존 시가지와의 연결이 매끄럽지 못한 경우가 있는데, 이는 항만과 주변 도시의 관계를 고려하지 않아 생기는 문제

점이다. 대형 항만의 재개발 부지는 먼저 규모가 크고 그 자체로 새로운 도심의 역할인 주거, CBD, 상업적 프로그램을 가지기에 주변 도시와 적절한 수준의 연계를 가지면 된다. 하지만 중소항만의 경우 기존 도시구조물의 일부로써 작용해야하며 더 밀접하게 도시와 연결되어 있기에 도시의 문제를 수용해주어야 한다. 항만과 도시문제의 해결을 위한 접근이 하나의 틀에서 이루어지지 않을 경우 도시의 경쟁력 약화와 시민들의 불편으로 이어질 가능성이 높다. 예를 들어 기존 항만구조는 산업 관련 시설들이 수변을 차지하고 있기에 친수공간이 부족하고 철도나 넓은 면적의 도로로 단절되어 효과적인 활용이 어렵다. 그렇기에 교통이 원활하지 못하며 주변에 용지난과 같은 도시문제가 발생한다. 철로나 넓은 면적의 도로를 제거하면서 단절되었던 항만을 적극적으로 도시에 통합시키거나 생활기능과 물류기능, 산업기능이 일체화된 공간으로 만든다.

과거 항만도시에서 항만과 원도심이 도시발전의 원동력으로 작용하였으나 산업 구조의 변화, 신항만의 건설로 기능이 이전되는 곳이 많다. 목포 내항의 경우도 목포 북 항으로 기능이 이전될 예정이기에 쇠퇴의 문제를 직면하고 있는데 이를 해결할 수협시설을 대체할 산업에 대해서 고려를 하여야 한다. 또한 항만 재생 방안을 제시할 때 도시 계획적 측면에서 토지이용계획, 녹지 및 오픈스페이스 계획, 교통계획을 존중하여 통합된 계획이 되도록 하여야 한다.

4) 접근성

산업화시대에 항만은 물류를 조달하기 쉬운 도시적 구조로 계획되어 있어 철도와 간선도로가 직접 연결되어 있는 경우나 도로로 둘러싸인 경우가 많았다. 따라서 일반인들이 수변으로 접근하기에는 쉽지 않으며, 항만과 도시간의 공간적인 연결이 문제되어 왔다. 항구를 둘러싼 물류중심의 교통체계 시스템은 장벽이 될 수 있기에 친 보행자 환경이 되도록 재설계되어야 한다. 개선을 통해 수변 공간으로 방문자들을 끌어들이 수 있을 것이다.

수변공간의 보편적인 원칙으로 항만으로의 보행자, 자전거, 차량 등이 접근 가능한 도시 기반시설을 설치한다. 항만재개발로 항만과 도시를 분리하였던 도로나 철도가 제거되거나 지하화하고 도시와 항만을 직접 연결하는 형태로 계획한다. 공공접근로를 정비하여 부두 주위로 접근할 수 있는 프롬나드를 조성하거나 항만을 전반적으로 조망할 수 있는 공간을 만들어 준다.

두 번째로 항만의 수변공간과 접촉할 수 있으며, 물과 도시를 향해 조망할 수 있는 친수활동이 가능한 공간으로 조성한다. 또한 항만공간으로의 가시성을 높여주기 위해 항만주변으로 들어서는 시설물을 시각적으로 투과할 수 있는 공간으로 만들고 형태, 건축물의 높이, 공간 구성을 규제하여 가시성을 높여주는 설계안을 제공한다.

제4장 대상지 분석

제1절 대상지 선정 및 개요

대상지는 중소 항만의 기준에서 지역 자산 활용에 대한 잠재력이 풍부한 목포 내항으로 선정하였다. 목포 내항은 2013년 기준 인구 245,073명인 중소도시에 있는 항만이며, 목포항 전체 연간 물동량이 2014년 기준 22,997,169톤(R/T)으로 1억톤 이하의 중소 항만이라 할 수 있다. 또한 목포시에 용당부두, 대불부두, 신항, 목포북항이 생기면서 목포내항의 기능들이 분배되고 2018년 북 항의 개항으로 목포 내항의 기능이 옮겨가고 있다. 어항시설의 이전으로 주변 지역의 쇠퇴가 유발이 되어 항만재개발계획이 수립되었고 재생 방안이 절실하다고 볼 수 있다.

목포항은 1897년 10월 1일 개항하였으며, 1910년 10월 1일 목포부로 개칭되었고, 1932년 무안군 이르면 일부를 편입하여 인구 6만인 도시로 성장하였으며, 1949년 8월 15일 목포부에서 목포시로 개칭하며 항만중심으로 도시가 발전하였다. 목포에는 목포북항, 용당부두, 목포내항, 대불부두, 목포신항, 마리나부두, 목포남항이 입지하고 있다. 과거 목포 지형은 대부분 산지로 평지가 없었지만, 1900년대부터 공동조계 공간 확보를 위해 간척이 이루어져 현재 목포의 원도심은 완만한 평지 형태이다.

외부에서 목포시로 들어오기 위한 가장 큰 거점인 목포역은 대상지의 중심부에 속하는 목포항 국제 여객터미널까지 1.65km 이내에 위치하고 있다. 목포역에서 여객선터미널 정류장까지는 약 12분 이내로 도달 할 수 있다.

대상구역 내에는 수협이 입지하고 있으며 인근에 국제여객터미널이 위치하고 있다. 목포 내항과 인접한 구도심의 지역에는 근대건축물이 다수 입지하고 있다. 인근 지역의 주요 관광지로는 유달산, 삼학도 공원, F1 경기장, 고하도 유원지, 갯바위가 있다.

2010년부터 2015년까지 감소하는 양상을 보인다. 원도심인 만호동은 꾸준히 감소하다가 2000년에 잠시 증가하였으나 다시 감소하는 양상을 보였다. 유달동은 1970년부터 1995년까지 꾸준히 감소하다가 2000년, 2010년에 증가하고 2015년에는 다시 감소하는 추세를 보인다. 목원동은 2010년부터 2015년까지 인구가 감소하였다. 원도심 인구는 전체적으로 감소하고 있다고 볼 수 있다.

[표 24] 목포시 1970년~2015년 총 인구 수
출처: 국가통계포털 및 목포시 웹사이트(2015년 12월 기준 인구수)

| | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 (12월 기준) |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------|
| 목포시 | 162,166 | 177,669 | 192,888 | 221,754 | 236,038 | 243,035 | 247,362 | 250,336 | 244,543 | 248,694 |
| 만호동 | 7,879 | 7,131 | 7,150 | 6,748 | 6,399 | 4,542 | 6,339 | 4,818 | 4,236 | 3,971 |
| 유달동 | 5,795 | 5,450 | 4,967 | 4,642 | 4,047 | 2,765 | 6,452 | 4,479 | 7,562 | 6,033 |
| 목원동 | - | - | - | - | - | - | - | - | 10,207 | 9,855 |

[표 25] 목포시 원도심 인구 변화

출처 : 국가통계포털 (2010년) 및 목포시 웹사이트 (2011년~2015년 12월 기준 인구수)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 목포시 | 244,543 | 246,994 | 247,215 | 243,171 | 245,073 | 248,694 |
| 원도심 소계 | 22,005 | 22,743 | 22,510 | 21,588 | 20,531 | 19,859 |
| 만호동 | 4,236 | 4,519 | 4,501 | 4,338 | 4,083 | 3,971 |
| 유달동 | 7,562 | 7,047 | 7,034 | 6,806 | 6,385 | 6,033 |
| 목원동 | 10,207 | 11,177 | 10,975 | 10,444 | 10,063 | 9,855 |

2) 관광

목포의 주요 관광지는 국립해양문화재연구소, 김대중노벨평화상기념관, 남농기념관, 목포문학관, 목포자연사박물관, 사랑의 섬 외달도, 어린이바다과학관, 유달산 달성공원, 유달산 조각공원, 북향회센터, 유달산 유달공

문화의 길 조성 기본계획」의 구도심 5대 영역구분 중 개항장거리와 신파의 거리, 쌍교촌 거리에 속하는 만호동, 유달동, 목원동으로 설정한다.

원, 평화광장 등이 있다.

국립해양문화재 연구소와 목포자연사박물관, 평화광장을 방문하는 사람 들 수는 2004년부터 2014년까지 일부 변동은 있지만 꾸준히 증가하고 있다. 북 항 회센터는 일부 변동은 있지만 2004년부터 2012년도의 방문 객 수를 비교했을 때 증가하였다. 목포문화원은 다른 관광지에 비해 크게 변하지는 않았지만 2008년과 2014년 집계수를 보면 3,000명 정도 증가 하였다. 김대중 노벨평화기념관과 사랑의 섬 외달도, 어린이 바다과학관은 2년 관광객 수 자료만 보유 중이기에 변화 추이를 보기 힘들다는 단점은 있지만 대체적으로 감소하였다. 유달산 달성공원, 유달공원, 조각공원은 2007년~2009년부터 자료가 없기에 최근의 동향은 알 수 없지만 유달산 조각공원을 제외하고 증가하는 형태를 보인다. 근대역사문화관은 2014년 10월부터 유료로 변경되어 현재까지 집계된 수는 2014년 12월부터 2015년 12월까지 31,280명이 방문했다.

[표 26] 목포 주요 관광지의 방문객 수

출처 : 관광지식정보시스템

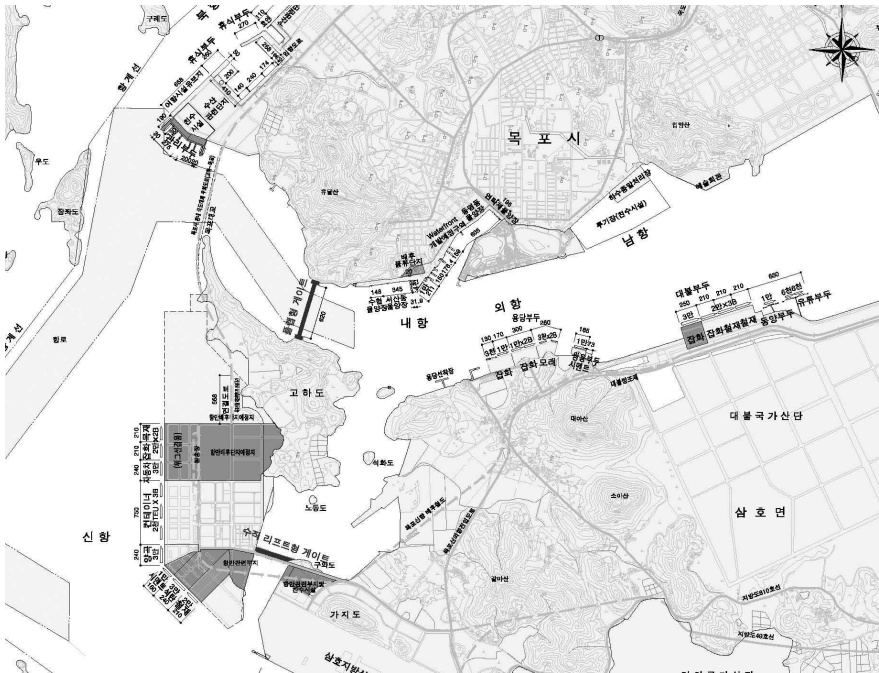
| 주요 관광지 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| 국립 해양문화재 연구소 | 131,766 | 243,040 | 246,495 | 212,168 | 540,239 | 181,804 | 178,005 | 243,133 | 242,298 | 220,330 | 207,263 |
| 김대중 노벨평화 기념관 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 140,522 | 127,465 |
| 남농기념관 | 17,072 | 21,455 | 15,864 | 12,245 | 12,602 | 13,424 | 11,958 | 10,011 | 7,453 | 6,469 | 6,405 |
| 목포문화원 | - | - | - | - | 15,054 | 18,895 | - | 10,473 | 15,426 | 27,172 | 18,884 |
| 목포자연사 박물관 | 156,751 | 732,251 | 384,952 | 336,003 | 405,610 | 397,012 | 349,802 | 356,700 | 360,541 | 610,808 | 495,684 |
| 사랑의 섬 외달도 어린이 바다과학관 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 35,132 | 13,410 |
| 유달산 달성공원 | 18,598 | 67,240 | 33,344 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 유달산 유달 공원 | 109,228 | 253,454 | 141,915 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 유달산 조각공원 | 32,176 | 71,213 | 63,053 | 56,598 | 12,711 | - | - | - | - | - | - |
| 북항 회센터 | 930,155 | 1,673,259 | 1,774,343 | 1,835,504 | 1,906,856 | 1,967,501 | 1,600,046 | 1,232,263 | 1,766,150 | - | - |
| 평화광장 | 620,724 | 897,533 | 1,135,168 | 2,116,076 | 2,683,276 | 2,988,871 | 3,577,111 | 4,088,843 | 3,494,374 | - | - |
| 근대역사 문화관 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 31,280 |

3) 목포항 현황

목포항은 1897년 10월 1일 개항하였다. 목포항이 무역항으로 본격적인 변화를 시도한 것은 1982년 목포항 광역개발 기본계획이 수립되면서이다. 이로써 목포 내항, 외항, 남항, 및 용당부두, 북 항, 대불항, 신항 등이 건설되었고 전체적인 단계별 발전을 추진하고 있다.

[표 27] 목포항
출처 : 목포지방해양수산청

| | | | |
|------------------|---|-----------------------|--|
| 목 포 북 항 |  | 용 당 부 두 |  |
| 목 포 내 항 |  | 대 불 부 두 |  |
| 목 포 신 항 |  | 마 리 나 부 두 |  |
| 목 포 남 항 |  | | |



[그림 47] 목포 항 전체 현황
출처 : 목포지방해양수산청



[그림 48] 목포 연간 항만 물동량 (단위 : 톤(R/T))
출처 : SP-ID

목포항의 물동량은 2014년 2월 기준으로 2015년 2월 비교 시 - 25.7% 하락 했지만, 2006년부터 2004년까지 물동량이 증가하는 현상을 보인다. 내·외·남항의 전체 항만시설 현황으로 안벽길이는 3,759m 이며 연간 하역능력은 12,153,000RT에 달한다.

[표 28] 내·외·남항 항만 시설 현황

출처 : 한국의 항만 (2013)

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| 안벽길이(Quaywall) | 3,759m |
| 접안능력 (Berthing Capacity) | 30,000 DWT X 3 |
| | 20,000 DWT X 4 |
| | 10,000 DWT X 7 |
| | 기타(Others) 7 |
| 연간 하역능력(Annual Handling Capacity) | 12,153,000 RT |

목포근해안강망선주협회의 김재천 상무는 목포 내항의 기능이 북항 으로 옮겨가면서 목포시의 원도심인 만호동, 유달동, 목원동 쇠퇴하고 있다고 지적했다. 이는 목포 내항에 관련된 신문기사에서도 잘 드러난다.

“어획량 부진으로 경제적 어려움을 견디지 못한 안강망 어선 11척 이 최근 매각된 것으로 확인됐다. (...) 문제는 이들 어선을 통해 창출되는 2차 고용시장도 연쇄적인 악영향을 받는다는 점이다. 선주협회는 “배 한척이 사라질 때마다 배에 들어가는 얼음, 포장 박스, 고기를 선별하는 일용직 일꾼, 먹거리 촌 등 선창 일대 원도심의 경기가 동반 추락하기 때문에 단순히 위판고가 줄어드는 단순한 경제 감소 효과로 봐서는 안 된다.” 고 했다. 57)

57) 목포투데이, “어획량 부진, 목포수협 어선 11척 매각”, 제 794호, 2015년 4월 29일 수요일

2. 토지이용현황

계획 대상지는 해안로를 경계로 아래쪽은 일반 공업지역 및 항만시설보호지구이며, 해안로 위 쪽으로 일반상업지역과 제 1,2종 일반주거지역이 포함된다. 도시관리계획상 현황에 따르면 계획 대상지는 일반공업지역으로 지정되어 있으며, 항만시설보호지구로 지정되어 있고, 국제여객터미널 전면 일부가 최고고도지구가 10m 이하로 지정되어 있다.⁵⁸⁾

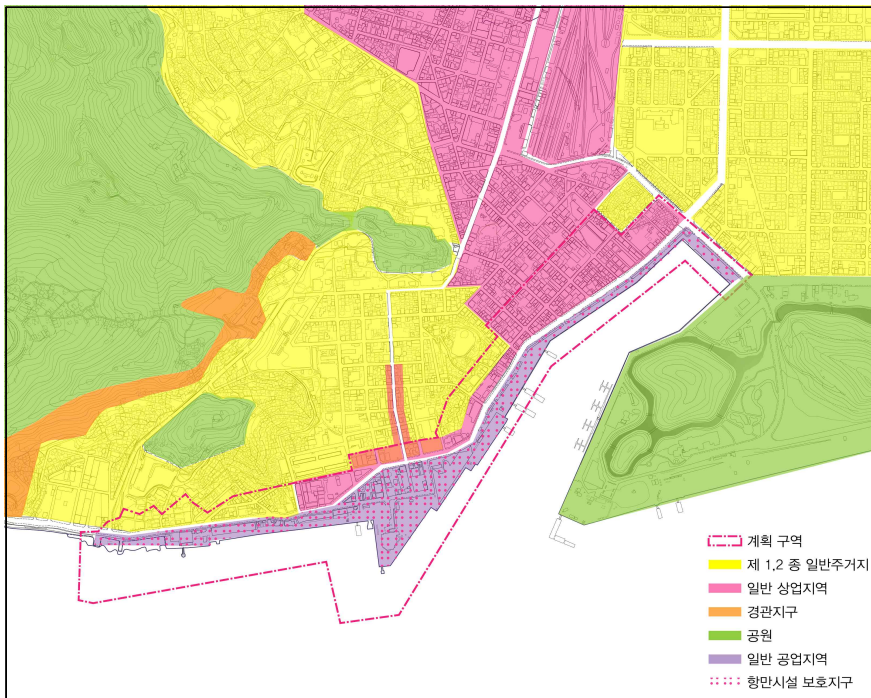


그림 49 토지이용 현황

출처 : 항만기본고시(2011)를 바탕으로 재편집

일반 공업지구와 항만시설보호지구의 범위가 같으며 항만시설 보호지구는 중앙에 목포 국내여객터미널 및 국제여객터미널이 있고, 좌측으로는

58) 국토해양부, 제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020), 177호, 2012 , 232p

수협시설들이 들어서 있다. 붉은 색으로 표시된 곳은 일반 상업지로 숙박업, 요식업, 시멘트업, 선박업 등이 운영되고 있다. 노란색으로 표시된 곳은 제 1,2종 일반주거지이며 대부분이 저층주거지로 구성되어 있다. 녹색으로 표시된 곳은 공원지구로 계획되어 있으며 우측 부분은 삼학도 마리나와 목포 외항이 입지하고 있다. 좌측부분은 유달산에 해당한다.

3. 물리적 현황

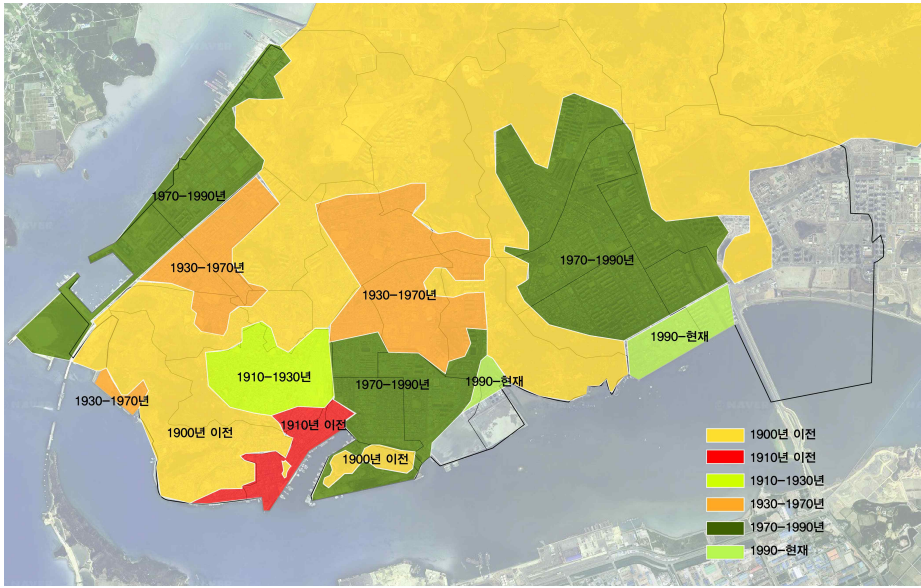
1) 지형 및 도로

목포의 가로망의 특성은 지형의 영향을 많이 받아 형성되었다. 목포의 개항기의 지형은 유달산을 중심으로 한 산지와 해안을 이루고 있고 평지는 거의 없었다고 볼 수 있다. 하지만 1900년대부터 무역항과 목포 공동조계 공간 확보를 위해 간척이 이루어져 현재 목포의 원도심은 완만한 평지 형태를 갖추고 있다.

1900년대 당시 산지와 습지가 대부분이었던 지형적 특성으로 간척지 위에 가로망이 형성되면서 목포공동조계 내의 생활공간을 형성하게 된다. 주거기능을 비롯해 관공서와 같은 행정 업무기능들이 들어섰고, 무역항 주변으로 상업시설이 형성되면서 목포의 시가지가 형성된다. 반면 유달산 북사면에는 한국인들이 주거지를 형성해 자연발생적인 불규칙 형 가로망이 형성된다.

목포는 개항 후 산지로 이루어진 지형을 극복하고자 1910년부터 현재까지 꾸준히 간척을 통해 택지개발을 실시하고 있다. 그렇기에 산지 혹은 구릉지역외에는 규칙적인 가로망 형태와 평평한 지형을 가지고 있다.⁵⁹⁾ 대상지는 1910년대 이전에 매립된 곳으로 일제강점기시기에 개항장거리의 역할을 하였다.

59) 김자경, 목포의 도시구조 형성과 특성에 관한 연구, 전남대학교 교육대학원, 2003, 48~50p



[그림 50] 목포시 간척역사

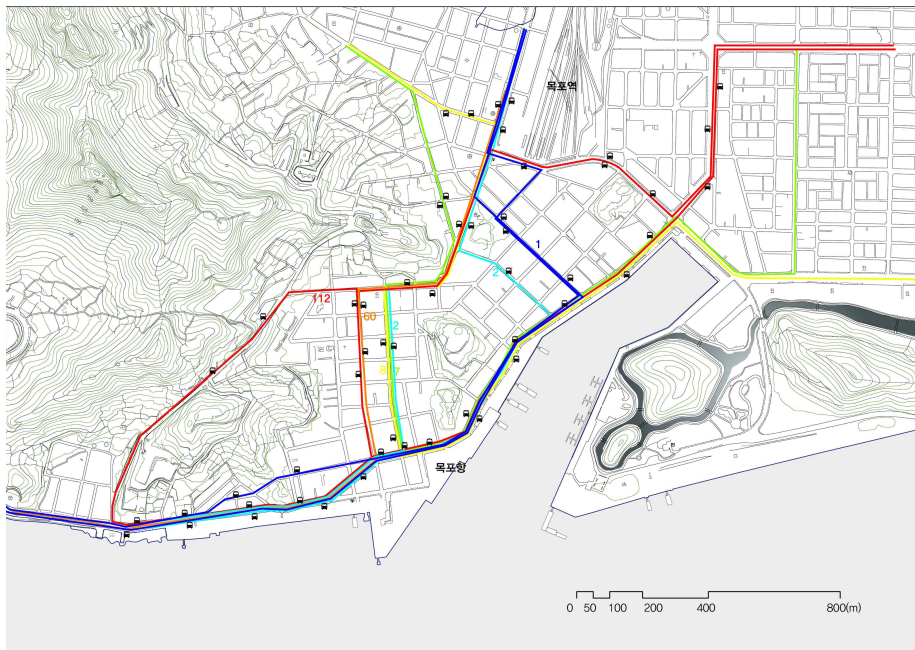


[그림 51] 목포 내항 간척 역사

2) 교통 현황

2-1) 대중교통

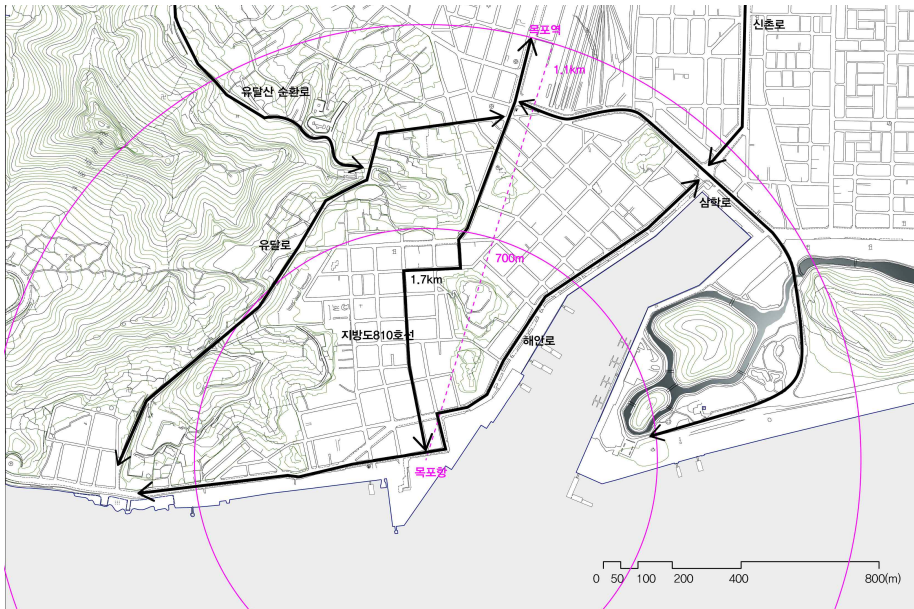
목포역에서 대상지의 중심인 목포여객터미널로 가는 버스는 2015년 기준으로 2, 7, 8번등이 하차하며 112, 60, 1, 2번등이 항 근처에서 하차한다. 목포역에서 연안여객터미널 역까지 4~5개의 정류장을 거치면 도착하며 약 12분 정도 소요된다.



[그림 52] 목포역 교통 현황

2-2) 자동차

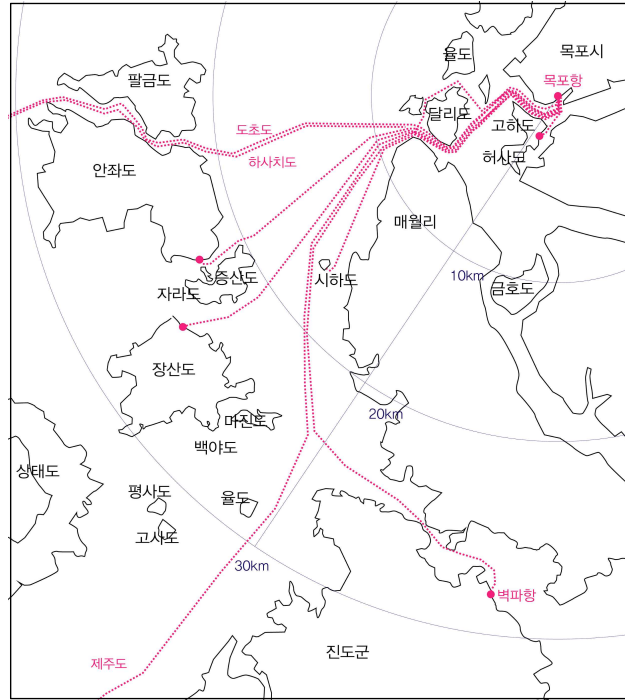
대상 구역은 동 서간 해안선을 따라 개설된 해안로에 연결한다. 목포역에서 영산로-해안로237번길-해안로를 따라서 1.28km를 5분 정도 운행하면 대상지 중심인 목포연안여객터미널에 도착할 수 있다.



[그림 53] 목포 내항 도로망 현황
출처 : 항만재개발계획 기본고시를 바탕으로 재편집

2-3) 수상 교통

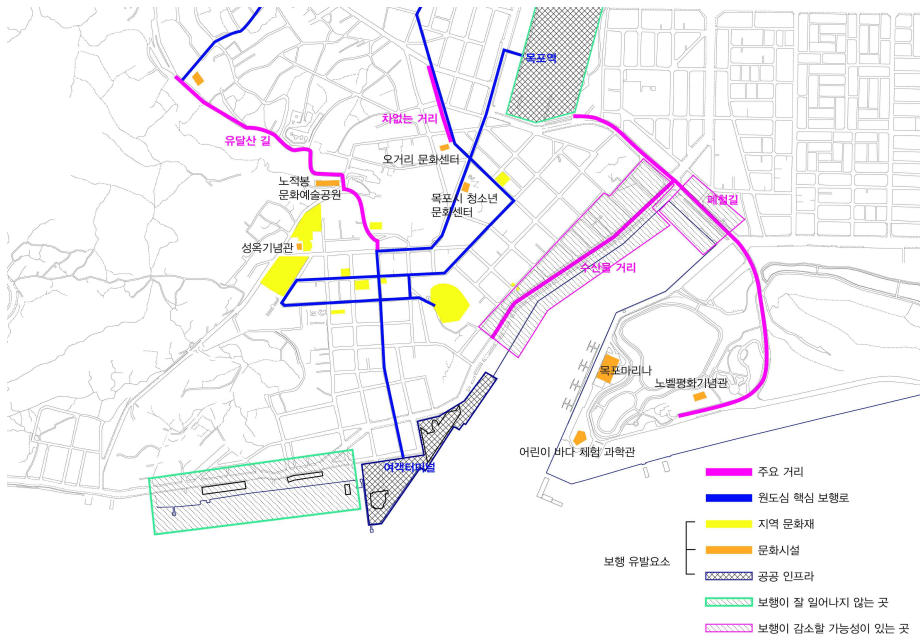
대상구역 중앙에 여객터미널이 입지하고 있으며 주로 여객운송기능을 담당하고 있다. 목포 연안여객터미널에서는 도초도, 고하도, 하사치도, 안좌도, 장산도, 시하도, 제주도, 진도군의 벽과항 등 각각의 섬들로 직항하고 흑산도, 홍도, 상태도, 하태도, 가거도 등을 추가적으로 운항한다. 목포항에서 남해안의 다른 많은 섬들로 이동이 가능하다. 다음 그림은 목포항에서 직항할 수 있는 섬들을 도식화 한 것이다.



[그림 54] 목포 연안여객터미널의 직항 항로

3) 보행 현황

목포 원도심의 핵심거리는 유달산 길, 차 없는 거리, 수산물 거리, 폐철 길로 네 가지 컨셉을 가지고 있다. 주요 지역 문화재와 문화시설, 공공인프라를 중심으로 보행이 유발된다. 목포역에서부터 목포여객터미널까지는 목적성을 띤 동선으로 볼 수 있다. 수산물거리는 수협 시설이 북 방향으로 이전할 예정이기에 산업이 쇠퇴하면서 보행이 감소할 가능성이 있다. 폐철 길 주변으로는 시멘트업과 선박수리업종이 들어서 있어 관련업에 종사하는 사람들을 제외하고 주민들과 관광객들의 이용행태는 잘 보여 지지 않는다. 여객터미널 좌측 공간은 도로 및 가로에서 수협시설까지 진입이 막혀있고 산업 자재들 때문에 보행에 좋지 않은 환경으로 볼 수 있다.



[그림 55] 보행 현황
출처: 목포 역사문화의 길 수정계획을 참고하여 재구성

4) 건축물 현황

4-1 건축물 용도

계획 대상지 중심부에는 목포항국제 여객터미널과 연안 여객선터미널이 운영되고 있고 대상구역이 부두로 활용되었던 점이 있어 리뉴얼 시 주변 지역의 개발 파급효과가 클 것으로 기대된다.

계획대상지 좌측에 수협직판장과 목포수협이 위치하고 있다.

[표 29] 목포 내항 인근 현황사진

| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>위치</p> | <p>목포 수협</p> |
|  |  |
| <p>수협직판장</p> | <p>목포항 국제 여객선 터미널</p> |

[표 30] 목포 내항 인근 현황사진

| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>위치</p> | <p>선박수리업</p> |
|  |  |
| <p>여관</p> | <p>수산업 시장</p> |

인근 지역에 삼학도 공원, 목포 마리아나가 입지하여 있다. 목포역 및 서해안 고속도로의 시발점에 인접하고, 도심에 위치하고 있어 도심에서 직접 연계되는 해양 친수공간의 제공이 가능하다. 목포시 전체로 보았을 때 목포해양문화관광 특구 축 상에 위치한다.

[표 31] 목포 내항 인근 현황사진

| | |
|---|--|
|  |  |
| 위치 | 주차장 |
|  |  |
| 선박수리 및 시멘트 | 삼학도와 접하는 항만 |

목포 내항과 인접한 원도심은 근대 개항장으로서의 역사적, 문화적 가치를 지닌 근대건축물들이 많이 산재되어 있다.

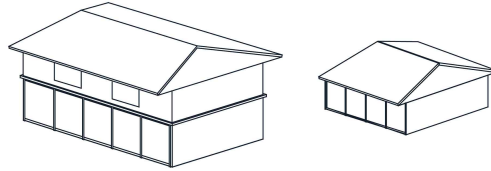
4-2. 건축물 양식

4-2-1 단독주택 및 장행랑

목포개항장거리의 건축물 양식은 주로 적산가옥의 양식을 취한다. 주택들이 대부분 가로를 바라보는 형태를 띠며 주로 단독주택과 장행랑⁶⁰⁾ 형식으로 분류된다. 단독주택은 건축물과 가로가 바로 접해 전이공간이 발달하지 않았고 건축물에 붙은 출입문으로 출입한다. 대부분의 주택들이

60) 조선 시대에, 서울의 큰 거리 양쪽에 줄지어 세운 상점. 특히 종로(鍾路)의 육주비전이 유명하였다. [비슷한 말] 공랑(公廊)·장옥1(長屋)·행랑(行廊).

지붕에 기와나 함석을 얹고 있다. 벽체는 시멘트를 재료로 하고 있다. 창문과 출입문은 과거에는 목재였지만 현재는 금속 재질을 사용하고 있다.



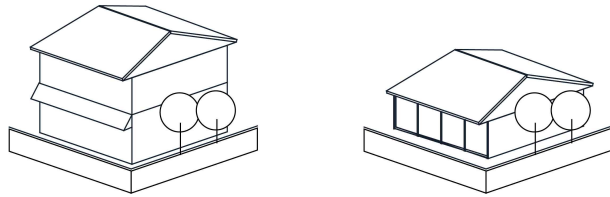
[그림 68] 단독주택 및 장행랑 형태

[표 32] 장행랑 형태

| | |
|------------------------------|------------------------|
| | |
| <p>유달 문구 (목포시 영산로10번길 9)</p> | <p>문구점 (목포시 번화로 4)</p> |

4-2-2 정원 보유 주택

일본영사관 주변에는 일부 마당을 가진 2층 주택을 발견할 수 있는데, ‘나상수 가옥’은 건축물과 가로를 분리하는 시멘트담장과 전이공간에 정원이 조성되어 있다. 건축물에 창문과 미닫이문이 많아 개방적인 형태를 가진다.



[그림 71] 정원 보유 주택 양식

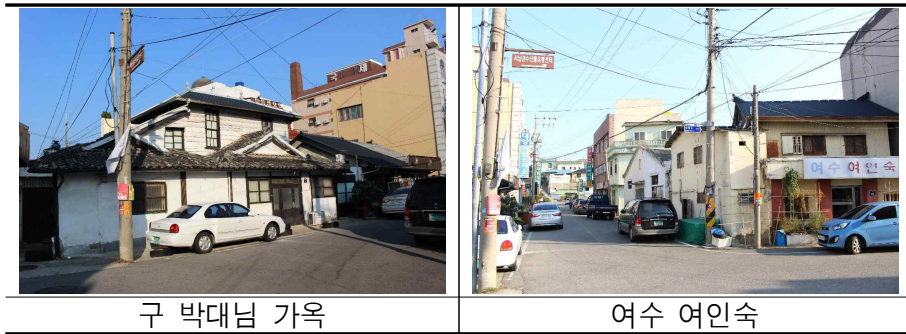
[표 33] 정원 보유 주택 사진

| | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| | |
| <p>행복이 가득한 집 (해안로165번길 45)</p> | <p>원도심 내 개인 주택 (중앙동 3가 9-1)</p> |

2-2-3 상가

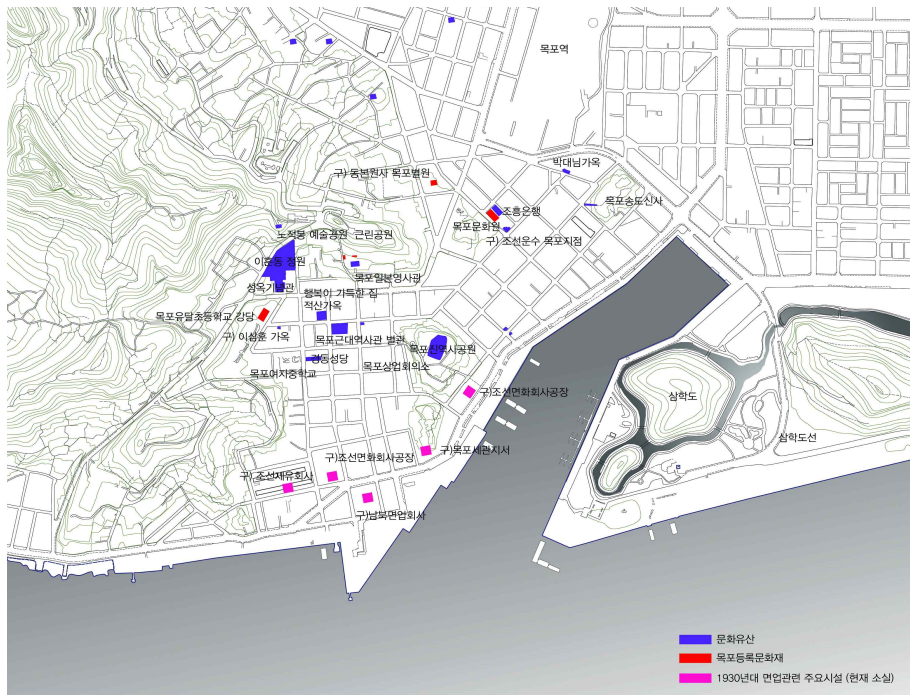
신과의 거리로 볼 수 있는 구도심은 상가가 밀집되어 있고 1960년대에 중심 상권을 이루었다. 2층형 건축물이 많으며 건물 지붕에 기와나 함석을 얹고 있다. 벽체 중 1층은 시멘트와 석재, 2층은 시멘트와 판자로 시공되어 있다. 건물 출입문을 통해 주택 안으로 이어지며 이 건물은 주상 복합 형태를 띠고 있다. 1층은 가게로 2층은 주택으로 사용하는 구조이다.

[표 34] 상가 형태



5) 문화유산 현황

목포 원도심에는 근대문화유산이 고루 분포해 있으며 1930년대 면업관련 주요시설은 현재 소실되었다.






[그림 76] 목포 내항 인근 지역자산 현황

대상지 내 목포 등록문화재⁶¹⁾는 다음과 같다.

4-1 등록문화재 현황

[표 35] 등록문화재 현황

| | | |
|---|--------|-----------------------------|
|  | 과거 용도 | 일제강점기 방공호 |
| | 현재 | 방공호 전시관 |
| | 주소 | 영산로 29번 길 6 (대의동 2가) |
| | 문화재 번호 | 등록문화재 제 588호 |
| | 설명 | 일제강점기때 만들어진 인공석굴 |
|  | 과거 용도 | 구 목포부청서고 |
| | 현재 | 구 목포부청서고 |
| | 주소 | 영산로 29번 길 6 (대의동 2가) |
| | 문화재 번호 | 등록문화재 제 588호 |
| | 설명 | 일제강점기때 목포 부청 문서고로 활용한 건물 |
|  | 과거 용도 | 구 목포공립심상소학교 |
| | 현재 | 유달초등학교 |
| | 주소 | 영산로 29번 길 6 (대의동 2가) |
| | 문화재 번호 | 등록문화재 제 30호 |
| | 설명 | 개항 이후 설립된 일본인 학교의 강당 |
| | 과거 용도 | 구 동본원사 목포별원 |
| | 현재 | 오거리 문화센터 |
| | 주소 | 목포시 영산로 75번길 6 (무안동) |

61) 건설, 제작, 형성 된 후 50년 이상이 지났으며 역사, 문화, 예술 등 각 분야에서 상징적인 가치가 있고 보존과 활용을 위한 조치가 필요하여 문화재위원회의 심의를 거쳐 지정된 문화유산을 말한다.

| | | |
|---|--------|---------------------|
|  | 문화재 번호 | 등록문화재 제 340호 |
| | 설명 | 목포에 들어선 일본 첫 불교사원 |
|  | 과거 용도 | 구 호남은행 목포지점 |
| | 현재 | 목포문화원 |
| | 주소 | 목포시 해안로249번길 34 |
| | 문화재 번호 | 등록문화재 제 29호 |
| | 설명 | 신한은행 소유인 근대 금융계 건축물 |

4-2 전라남도 기념물 및 문화재 현황

[표 36] 구 동양척식주식회사 목포지점

| | | |
|---|--------|----------------------------|
|  | 과거 용도 | 구 동양척식주식회사 목포지점 |
| | 현재 | 목포근대역사관 2관 |
| | 주소 | 변화로 18(중앙동 2가) |
| | 문화재 번호 | 전라남도 기념물 174호 |
| | 설명 | 1921년 건립된 동양척식주식회사 건축물 |
|  | 과거 용도 | 이훈동 정원 |
| | 현재 | 이훈동 정원 |
| | 주소 | 유달로 63(유달동) |
| | 문화재 번호 | 전라남도 문화재 자료 제 165호 |
| | 설명 | 1930년대 조성된 호남 최대 규모의 정원 |

4-3 사적 문화재 현황

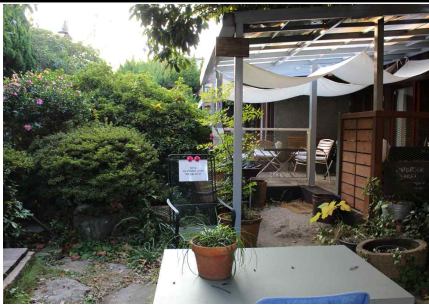

[표 37] 구 목포일본영사관

| | | |
|---|--------|--|
|  | 과거 용도 | 구 목포일본영사관 |
| | 현재 | 목포근대역사관 1관 |
| | 주소 | 영산로 29번 길 6 (대의동2가) |
| | 문화재 번호 | 사적 제 289호 |
| | 설명 | 목포 일본영사관으로 사용하기 위해 1990년 12월에 완공한 르네상스 양식의 건축 |

4-3 기타 문화재 현황

[표 38] 기타 문화유산 현황

| | | |
|---|--------|--|
|  | 과거 용도 | 구 임태규 상가 |
| | 현재 | 남해선구점 |
| | 주소 | 해안로 229번길 2-2(영해동 1가) |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 석조 2층 건물로 지어진 근대식 상가건물 |
|  | 과거 용도 | 구 이상훈 가옥 |
| | 현재 | 주택 |
| | 주소 | 번화로6(중앙동 3가) |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 2층 목조의 일본식 가옥 |
|  | 과거 용도 | 구 박대님 가옥 |
| | 현재 | - |
| | 주소 | 삼학로 18번길 9 |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 일본식 2층 목조건물로 일본인 상가로 사용되었다가 이리장 여인숙으로 사용 |
|  | 과거 용도 | 동명동 77계단 |
| | 현재 | 동명동 77계단 |
| | 주소 | - |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 송도신사로 올라가는 계단 |

| | | |
|---|--------|----------------------------|
|  | 과거 용도 | 구 나상수 가옥 |
| | 현재 | 행복이 가득한 집 카페 |
| | 주소 | 해안로 165번길 45 (중앙동 3가) |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 일제시대 가옥 |
|  | 과거 용도 | 구 서유인상가 |
| | 현재 | |
| | 주소 | 변화로 26 (중앙동 2가) |
| | 문화재 번호 | - |
| | 설명 | 상가와 주택을 겸했던 일제강점기 개인 건물 |
|  | 과거 용도 | 구 조선운수 목포지점 |
| | 현재 | |
| | 주소 | 변화로 75 (상록동 1가) |
| | 문화재 번호 | |
| | 설명 | 일제시대 쌀, 면화 등 물자운송, 하역장 |
|  | 과거 용도 | 최초 국도 1,2호선 지점 기념비 |
| | 현재 | 최초 국도 1,2호선 지점 기념비 |
| | 주소 | 대의동 2가 1 |
| | 문화재 번호 | |
| | 설명 | 근대적인 도로 개통의 출발지 |

제3절 관련 계획 검토

2015년 목포 북 항 이전계획으로 목포항내 어항기능인 수협관련 위판 시설이 북 항으로 이전이 되고 있는 현황이기에, 어선 물양장으로서 기능이 약화될 전망이다. 따라서 기존의 산업 대신 새로운 생산을 이끌 수 있는 프로그램들이 필요하다.

1. 목포 역사문화의 길 조성사업

목포시는 2010년에 목포항 인근 원도심에 산재한 각종 근대역사문화자원을 활용한 ‘역사문화의 길’ 조성사업을 추진하였다. 역사문화의 길 사업은 원도심만이 지니고 있는 특징을 토대로 개항역사지구, 전통문화지구, 창조역사지구 등 5개의 탐방으로 기본계획을 수립해 추진하였지만 미진하다는 지적을 받고 있다.



[그림 93] 원도심 구역 내 진행 사업
출처 : 목포시

2. 남해안관광벨트 개발계획

목포시는 2006년에 북항-유달산-원도심-삼학도-갯바위-고하도를 연계하여 해양관광특구로 지정하였다. 또한 2011년 ‘목포내항 서남권 마리아 중심항으로 개발’ 보도 자료에 의하면 목포시는 도시의 입지적 요소를 활용해 2019년까지 단계적으로 600여 척 이상의 선박 계류가 가능한 서남권 해양레저관광지로 발전시킬 계획을 의욕적으로 추진하고 있다.

목포 내항 항만재개발계획에 대한 목포시의 방향으로 내항구역은 연안, 국제 여객선 터미널과 건어물 상가, 동명동 어시장, 삼학도 등이 포함된 구역으로 목포역 등 도심과 인접해 있어 친수형 광장, 삼학도간 연결보도, 목포역과의 연계보도 등의 설치와 여객선터미널 인근의 대형 주차장 확보의 육성이 제시됐다. 또한 불량주택이 밀집한 서산-온금 구역은 목포수협 이전 등을 감안하여 해변을 선형 친수공간으로 만들고 조선내화 부지에 광장과 문화공간을 배치하는 것이 바람직하다고 주장하였으며 주거 위주가 아니라 주거와 상업, 문화 등이 어우러진 개발을 주장하였다.

3. 서산·온금 재정비 촉진 사업

목포 내항 북측에는 서산온금재정비촉진사업이 진행되고 있다. 서산·온금 지구는 목포의 대표적인 노후 불량주거지로 주거환경개선 및 목포도시미관증진을 위해 정비 방안이 꾸준히 요구되고 있다.

서산온금재정비 촉진사업의 특성화계획에서 해안가로 구간이 목포내항 재개발 계획의 대상지에 해당한다. 해안과 접해있는 단지의 장점을 살리기 위해 해안가로를 조성하여 각종 이벤트와 휴식, 커뮤니케이션이 가능한 광장을 삽입한다는 것이 사업의 일환이다.



[그림 94] 서산 온금 재정비촉진 1,2,3구역
출처 : 목포시 원도심 정비사업

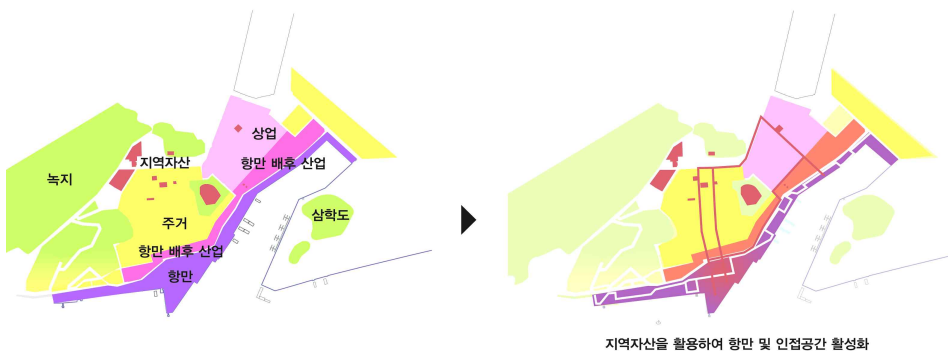
제5장 대상지 설계

제1절 계획 방향 설정

목포시는 1897년 목포항이 개항한 후 일제강점기의 첫 해인 1910년 일본인 3,500명을 포함하여 1만 명이 거주하는 상업항구로 입지를 다졌다. 당시 목포는 김, 면화, 쌀, 누에고치를 일본으로 내어가는 수탈항의 역할을 하였는데 해방 후 일본과의 무역 단절로 관련 산업은 퇴조하였다. 이후 1937년 목포수산업협동조합이 창립되면서 수산업이 성행하였으나 2018년 목포 북 항으로 관련기능이 이전할 예정이기에 수산업 관련 산업과 원도심이 쇠퇴할 것으로 전망하고 있다. 현재 목포 내항과 원도심은 신항만으로의 기능 이전과 신도심의 건설로 인구 감소현상이 보인다. 또한 사용되지 않고 있는 넓은 면적의 유휴부지가 있어 토지의 효율성이 떨어졌으며 항만 주변은 야적장으로 막혀있어 지역주민들이 수변으로 접근하기가 어려운 실정이다. 이러한 도시적 문제점을 가지고 있음에도 불구하고 지방 중소항만인 목포항은 사업성과 수익성으로 개발 계획이 지연되고 있는데, 목포해양수산청 항만건설과 관계자 인터뷰에 의하면 항만재개발 계획을 수립하는 과정에서 지방 항만이기에 사업성과 수익성이 나지 않아 투자자들이 없음을 언급하였다.

항만은 지역, 규모, 역사 등이 특수하기에 재개발 계획 시 고려사항이 다르지만 기본적으로 워터프론트를 개발할 때 고려해야할 사항들을 우선적으로 계획한다. 먼저 수변은 도시의 일부이기에 항만을 도시의 여러 활동들인 상업, 업무, 주거 등을 수용할 수 있는 장소로 인식하여 총체적으로 개발하여야 한다. 항만 구조물과 야적장 시설은 철거하여 다른 용도로 재활용하여 도시 공간으로 구축한다. 토지의 효율성을 높여주기 위해 항만내부까지 들어올 수 있는 진입로를 조성하여 항만 공간으로의 접근성을 높여주는 것이 필요하다.

다음으로는 역사성과 복합성에 대해서도 고려해주어야 한다. 목포 내 향은 일제강점기시기에 발달한 적산가옥이나 기와 형식의 건축물 등 다양한 지역문화재가 많고 개항장의 독특한 도시경관을 보유하고 있다. 도시경관 및 근대건축물의 보존과 활용을 통해 관광자원화 하여 지역경제의 발전을 도모하고자 한다. 국내의 중소 도시의 향만에서는 입지적 특성과 규모 등으로 사업성과 수익성이 상대적으로 떨어지는 것은 인정할 수밖에 없는 사실이다. 그렇기에 중소 향만의 원동력을 새로 설정할 때는 대규모 향만의 재개발 프로그램과 화려한 디자인을 그대로 차용하기보다는 해당 향만이 문화자원 및 적용 가능한 해양관광자원을 활용하는 방식으로 경쟁력을 높여야 한다. 향만 주변의 건물, 거리 등은 도시가 가진 고유의 문화적 배경을 형성하므로 원도심의 분위기를 담은 디자인, 시스템을 도입하는 방안을 도모해야 할 것이다. 또한 이전으로 인해 대체될 산업이 원도심에서 새로운 원동력으로 작용하여야 할 것이다.



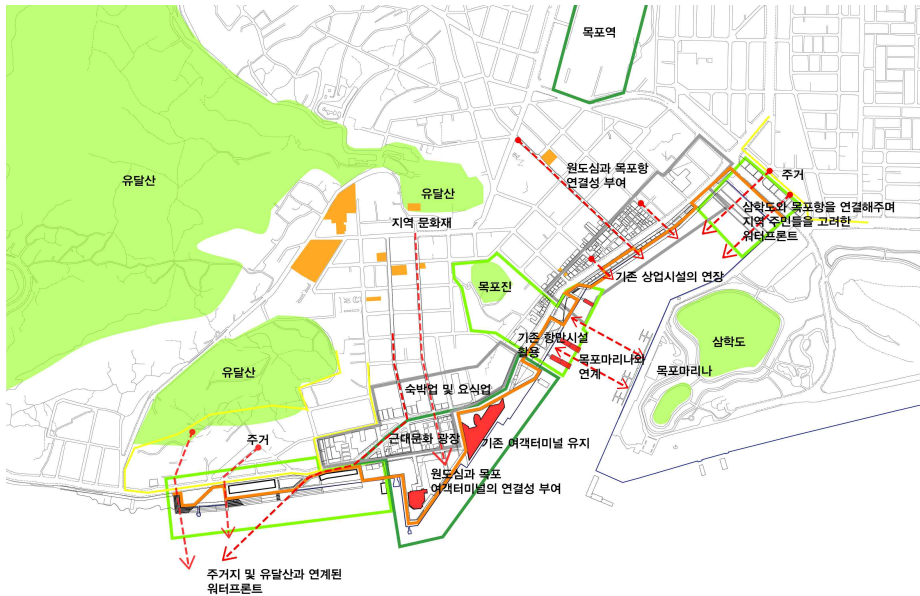
[그림 95] 컨셉 다이어그램

원도심의 지역자산인 근대문화유산을 프로그램, 디자인적으로 활용하여 원도심과 향만공간을 연계하고자 한다. 근대역사문화를 관광테마로 설정하고 목포 내향 및 원도심에서의 관광객들의 체류시간을 증가시켜주고 주민들에게는 보행에 편리하며 바다와 접할 수 있는 워터프론트를 제안해주

고자 한다.

제2절 기존 도심과의 연계

주거지 및 유달산과 연계된 워터프런트를 조성하여 지역 주민들에게 쾌적성을 부여하며 출입할 수 있는 접근로를 정비해준다. 항만의 ㄷ자 공간은 삼학도와 목포항을 연결해주는 곳으로 친수 공원을 조성해주어 지역 주민들을 위한 공공 공간으로 조성해준다. 목포의 원도심은 과거 개항장 거리로 구 일본영사관, 이훈동 정원, 구 동양척식주식회사 등 다수의 지역 자산이 위치하고 있다. 원도심에서 목포 여객터미널과 항만으로 연결성과 접근성을 높이기 위해 개항장거리의 일반 아스팔트 포장을 박석포장과 같이 건축물과 이질감이 느껴지지 않는 재료로 사용하여 항만으로의 보행을 유도하며 방향성을 띠게 한다. 목포진의 앞에 위치한 기존 항만시설을 인근의 마리나 항만과 연계하여 관광객들을 유치한다. 기존 상업인 수산업 을 기준으로 요식업을 항만 내부까지 연장시켜 경제적 활성화를 도모한다.



[그림 96] 기존 도심과의 연계

제3절 공간 조닝

공간 용도를 설정할 때 기본적으로 기존 용도는 그대로 가되 세부 용도는 달리해준다. 항만 내부 용도는 프로그램 삽입 시 당시 성행했던 사업과 주변의 맥락을 반영해 기존 사업의 연장선으로 계획한다.

일본영사관부터 여객터미널까지의 개항장 거리는 원도심과 목포여객터미널이 직접적으로 만나는 부분으로 연결성을 부여하여 국제여객터미널 상단부에 근대 역사문화테마 공원을 제안한다. 목포 내항과 원도심이 접하는 부분으로 목포의 정체성을 잡아줄 것으로 기대된다. 목포역과 목포여객터미널 인근은 입지적 특성으로 숙박시설이 다수 입지하여 있다. 용도는 그대로 유지하며 일식건축물 체험공간과 근대 숙박체험공간을 조성하여 지역성을 반영한 공간 마케팅을 제고한다.

목포 국제 및 국내 여객터미널의 넓은 유휴지에 광장을 조성해주어 여

객터미널의 이용객들에게 휴식 및 산책 공간을 제공하며 항만 축제 시 메인 집객장소가 될 것이다. 주거와 유달산과 인접한 항만은 워터프런트로 조성해 지역 주민들에게 공공녹지 및 친수 공간을 제공해준다. 내항의 ㄷ자 1에 해당하는 부분은 삼학도와 목포내항을 연결해주는 공간이며 공공용지의 연속성을 가진다. 물을 직접 접할 수 있는 스탠드를 조성하여 친수 공간으로 활용한다. 사업규모가 수축할 가능성이 있는 프로그램은 하나의 특화 구역(Zone)으로 조성해 시너지 효과를 발휘하게 하고 새로운 프로그램을 삽입해준다. 목포수협을 북향 이전으로 수산업 시장이 수축할 가능성이 높다. 시장을 중심으로 관련 업종을 집합시켜주어야 하며 상업가로의 기능이 항 내부로 확장되어 연속성을 가지도록 한다. 면화 체험장을 제안하는 곳은 일제강점기에 면화를 수탈해가는 여러 시설들이 있었으나 현재는 소실되었다. 과거에 목포를 발전시켰던 면화 관련 체험 산업을 3차 산업으로 제안하여 관광객들의 체류시간을 증가시킨다. (그림 97)

제4절 동선 계획

우선적으로 목포 원도심의 주요 공간에서 항만까지 가로 방향을 연장하여 수변으로 접근성을 높여주고 연장된 동선과 항만 공간 전체를 둘러볼 수 있는 해안산책로를 고려해 계획한다.

다수의 지역 문화재가 입지한 영사관거리 인근부터 목포 여객터미널까지 거리에 방향성과 정체성을 띠도록 계획하여 목포 내항으로 보행을 유도한다. 유달산 및 목포 원도심의 주거지역에서 항만으로 접근할 수 있는 가로를 정비하여 지역 주민들의 이용을 증진한다. 수산업시장과 인접한 항만은 수산업을 기반으로 한 요식업을 수변공간으로 확장시키고 노천 카페로 조성하여 관광객들의 접근을 유도한다. (그림 98)

제5절 종합계획도

이상의 단계를 거쳐 종합 계획도를 작성하였다. (그림 99)



서울대학교
농업생명과학대학
조경지역시스템공학부
생태조경학 전공

설 계 명
PROJECT TITLE

목포 내항 설계

설 계 자
DRAWN BY

구 해 민

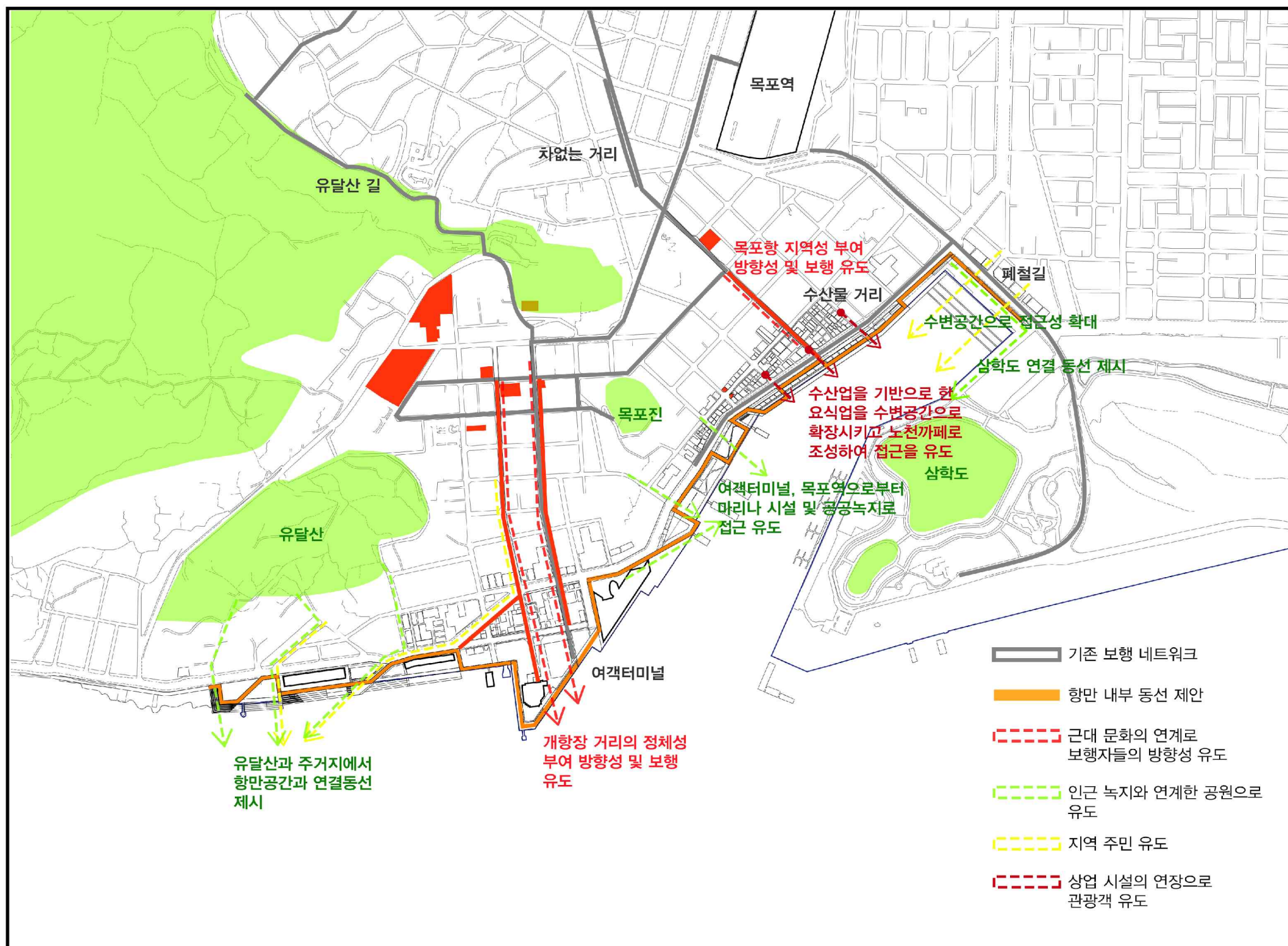
도 면 명
DRAWING TITLE

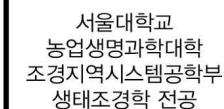
동선 계획

축 척
SCALE
as shown

일 자
DATE
2015. 11

도면 번호
DRAWING NO.
L -



설 계 명
PROJECT TITLE

목포 내항 설계

설 계 자
DRAWN BY
구 혜 민

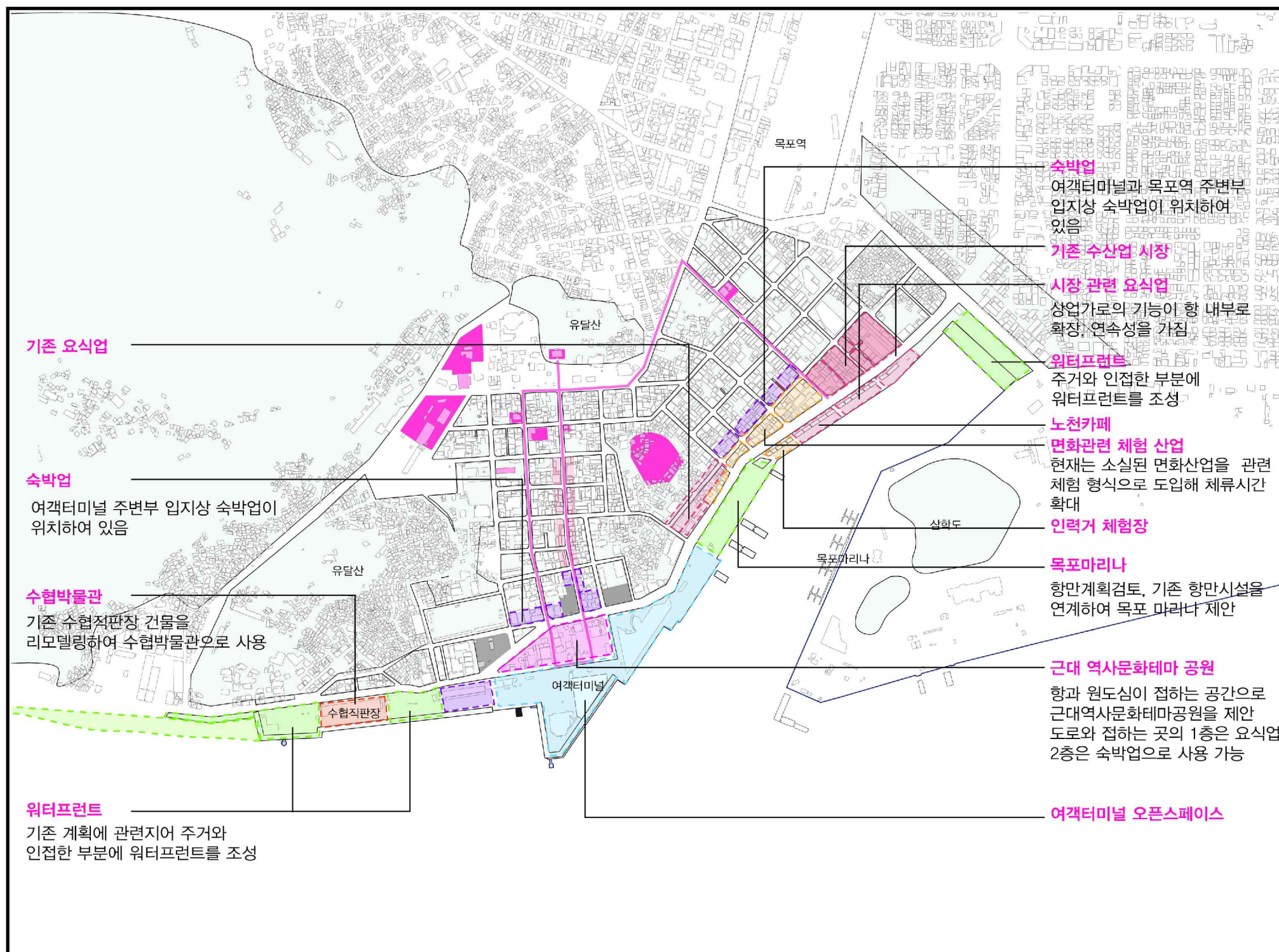
도면명
DRAWING TITLE

공간 조닝

축척
SCALE
as shown

일 자
DATE
2015. 11

도면 번호
DRAWING NO.
L -





서울대학교
농업생명과학대학
조경지역시스템공학부
생태조경학 전공

설 계 명
PROJECT TITLE

목포 내항 설계

설 계 자
DRAWN BY

구 해 민

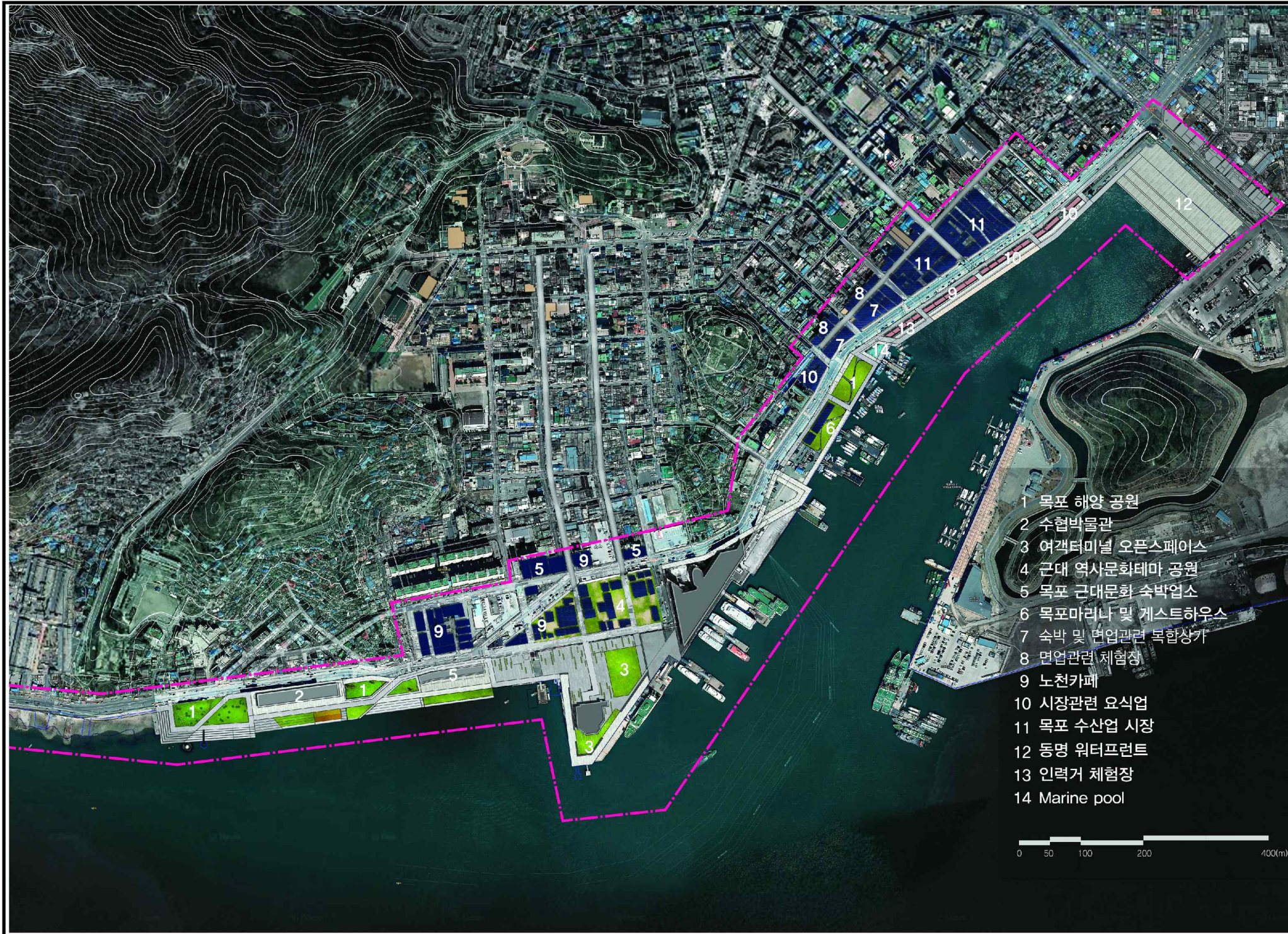
도 면 명
DRAWING TITLE

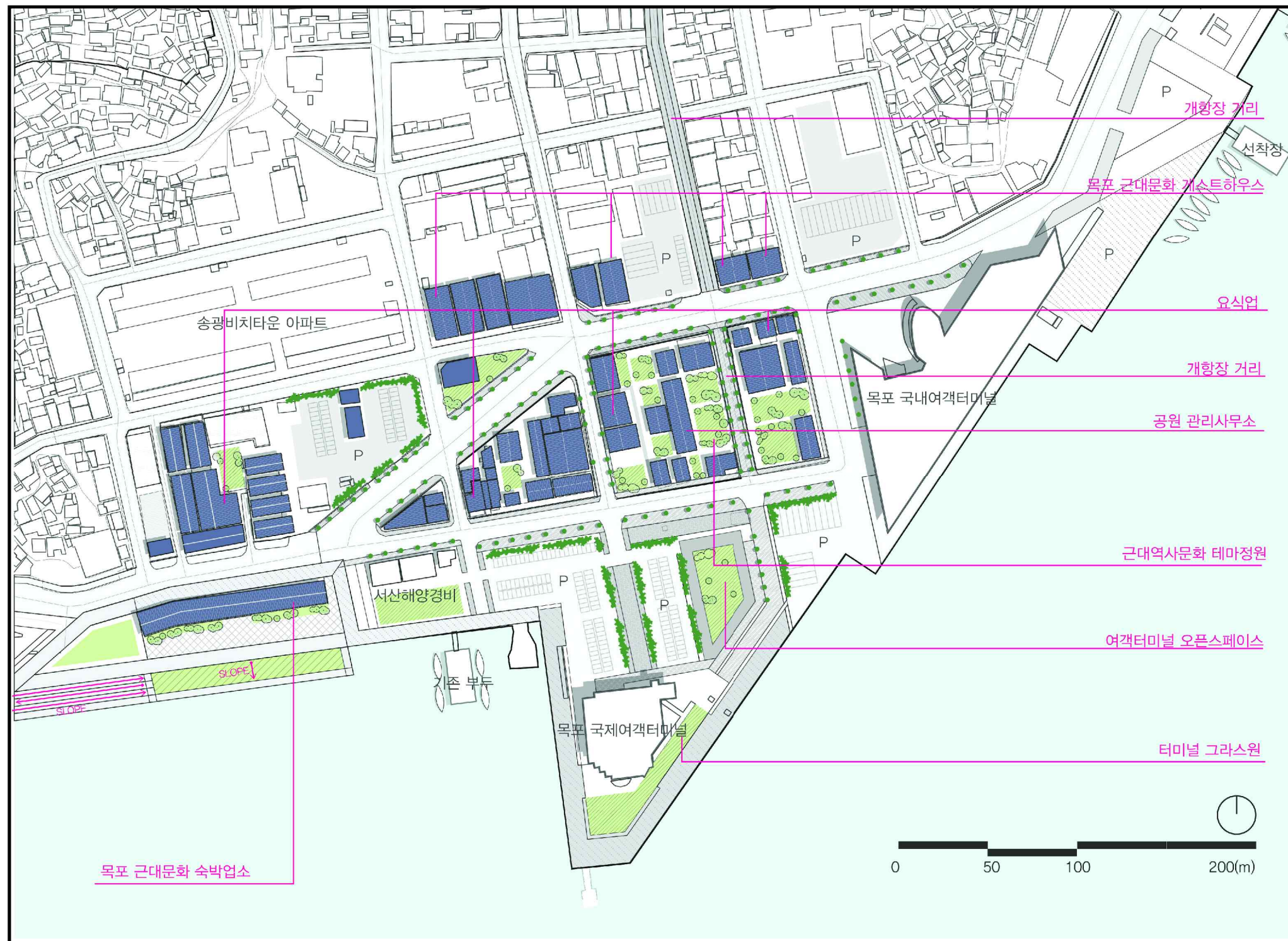
종합계획도

축 척
SCALE
as shown

일 자
DATE
2015. 11

도면 번호
DRAWING NO.
L -





제6절 공간별 설계

1.1 목포 근대문화정원

원도심과 항만공간이 접하는 공간으로 여객터미널의 입지 상 숙박시설과 음식점이 입지하여 있다. 목포 내항 대상지 내의 기존 건축물들을 활용하며 주변은 근대건축물 양식을 가져온 목포 근대문화정원을 제안한다. 대상지의 용도는 그대로 가되 일제시기의 적산가옥 양식으로 숙박시설을 도입하고 중심부에 정원을 조성한다. 정원은 도심 역사문화를 경험할 수 있게 함과 동시에 요식업을 활성화 시키고자 함이다. 이를 통해 여객터미널을 이용하는 사람들에게 볼거리와 먹거리를 제공하며 관광객들의 체류 시간을 증가시켜줄 수 있다.



[그림 102] 목포 근대문화정원

1.2. 목포 게스트하우스

현재 목포역과 목포여객터미널 등으로 인해 인근에 숙박시설이 입지하여 있다. 일제강점기 시기의 건축물 형태와 양식을 복원해 가옥을 체험할 수 있는 숙박시설을 제공하고자 한다. 공간의 산만성을 줄이기 위해 외장재를 역사적 건축물에서 사용한 재료를 바탕으로 제한하고 유사한 재료를 사용한다.

목포와 비슷한 대상지인 군산의 경우 역사경관지구 내 일식건축물 체험공간과 근대 숙박체험공간이 다수 입지해 있다. 그 중 숙박체험공간인 고우당은 지역유산을 활용하여 지방 중소도시의 도시 활성화에 성공적으로 기여하고 있다고 평가받고 있으며 지역 이미지 제고에 긍정적인 효과가 있다고 말한다. 또한 수도권에 거주하는 20~30대 초반의 젊은 층의 방문이 주를 이루며, 군산시 거주자들에게도 일상적인 방문공간으로 자리잡아가고 있다.⁶²⁾ 이처럼 지역이미지를 반영한 공간 마케팅을 제고하여 도심활성화를 추구하고자 한다.

1.3. 목포 면화 체험장

: 목포 면화재배 체험장, 천연염색 체험장과 일제강점기 의상대여소

목포수협이 이전으로 수산업이 입지한 공간에 새로운 프로그램에 대한 제안이 필요하다. 목포는 일제강점기에 면화, 쌀, 누에고치를 일본으로 내어가는 수탈항의 역할을 수행했기에 주변으로 조선면화회사공장, 남북면업회사 동양척식주식회사, 목포상업회의소 등 관련된 산업들이 목포내항으로 형성되었다. 관련 산업들은 현재 소실되었으나 과거에 목포를 발전시켰던 지역 아이덴티티를 반영한 주산업을 3차 산업(관광프로그램 등 서비스창출)으로 제안하고자 한다. 목포 면화재배 체험장이나 염색체험장

62) 유애림 외, 공간 디자인마케팅 관점에서 본 지방 중소도시 도시재생, 대한건축학회연합 논문집, 제 16권 제 4호 통권 62호(2014년 8월) pp41~42

등을 통해 사람들이 직접 체험할 수 있는 공간을 조성해준다.

또한 일제강점기 시기의 의상을 대여해주는 등 체험적 프로그램과 개항로 로드샵을 제공하여 방문객들의 체류시간을 증가시키고자 한다. 건축물 재료는 벽돌, 목재, 석재, 콘크리트로 제한하고 바닥포장은 박석포장으로 둔다.



[그림 103] 목포 의상대여소 및 개항로 로드샵

1.4. 인력거 투어

1929년 목포에는 자동차 14대, 자동 자전거 6대, 자전거 946대, 인력거 43대를 보유했다. 1920년대 말인 자동차가 본격적으로 운행하기 시작할 때부터 점차 사양길에 접어들었다. 공간에 프로그램으로 인력거 투어를 제안한다.

최근 서울의 관광지인 북촌과 서촌, 명동일대에 관광객들을 위해 청년 사업가가 인력거를 운영하고 있다. 일제시대에나 볼 수 있었던 인력거 체험이 도심에서 색다른 방식으로 여행을 즐길 수 있어 인기를 끌고 있는

데, 현재는 지역축제에서도 러브콜을 받고 있는 관광 상품으로 꼽히고 있다.

소프트웨어적 프로그램으로 대상지 인근에 목포 일본영사관이나 목포 문화원, 적산 가옥 카페, 이훈동 정원 등 근대문화유산들이 산재되어 있는데 목포 내항과 함께 관광루트를 개발하고자 한다. 인근에 근대 역사경관이나 게스트하우스 체험전시관을 조성해 개항기 시기 도심체류 관광 활성화 사업을 진행할 수 있을 것이다. 또한 근대 문화유산을 브랜드화 및 관광상품화 하여 관광객을 늘리는 노력들이 필요하다. 예를 들어 역사문화유산을 '100년 전으로의 시간여행'이나 '추억여행 흔적 찾기' 등의 체험형 관광으로 상품화할 수 있다. 개항장 길을 걸으면서 주변의 구 일본 영사관, 국도 1·2호선 기점, 동양척식회사 등의 형성 과정을 이야기로 듣는 식이다.

1.5. 목포 노천카페거리

대상지의 배후에는 석재건축물로 이루어진 선박관련 건축물이 위치하고 있다. 복원 건축물을 개항시기의 모습으로 회복하여 노천카페 공간으로 음식점 및 카페를 제안한다. 테라스 공간에 의해 가로와 다양성과 심미성이 높아지고 가로의 매력도를 높일 수 있다.

1.6. 목포 종합수산물시장 관련 요식업

목포수협이 북 항 이전으로 수산물 시장이 수축할 가능성이 높다. 시장을 중심으로 관련 업종을 집합시켜주어야 하며, 목포시의 메인 음식점을 내세워 활성화 전략을 세우고자 한다.

목포 5대 진미인 세발낙지, 홍탁삼합, 꽃게무침, 민어회, 갈치조림 등을 내세우거나 추억의 군것질 거리, 선물집 등 ‘맛의 거리’를 만들어준다.



[그림 104] 목포 종합수산물시장 관련 요식업 및 노천카페거리

1.7. 수협박물관

역사문화자원을 활용한 활력증진을 도모하기 위한 방안으로 대상지 내부에는 이전될 예정인 수협직판장과 목포수협이 위치해있는데 건축물을 활용한 수협박물관을 제안한다.



[그림 105] 수협박물관

1.8. 오픈스페이스

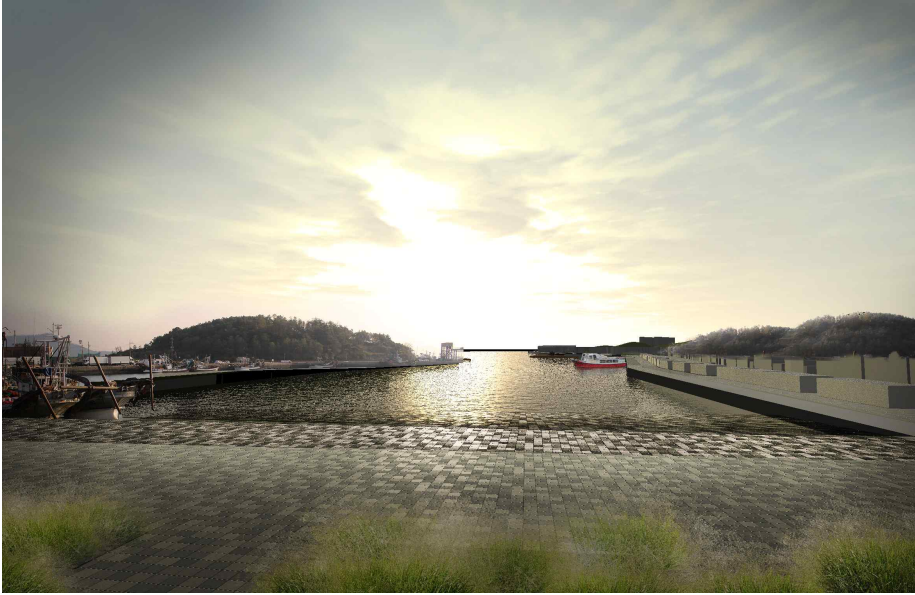
내항의 좌측 상단부는 유달산과 인접한 곳으로 주상복합지구가 들어설 예정인데 계획에 따라 주거의 수요를 확보해준다. 우선적으로 유달산 및 주상복합지구에 있는 주민들이 항만내부까지 들어올 수 있는 진입로를 조성하여 항만 공간으로의 접근성을 높여준다. 그라스와 수목들을 식재하여 지역 주민들의 공공 녹지공간을 제공해준다.



[그림 106] 주거지와 인접한 목포 해안 공원

내항 가장 좌측에 해당하는 부분은 상대적으로 수심이 낮아 물과 접하는 자연형 호안 조성이 가능하다. 이를 통해 지역주민들에게 나은 생활환경을 제공하고자 한다.

내항의 ㄷ자에 해당하는 부분을 친수 공간 및 녹지공간인 동명 워터프런트로 제안한다. 배후에 주거시설이 다수 입지해있고 물리적 형태인 ㄷ자로 인해 가장 항만의 넓은 공간을 전망할 수 있는 위치이다. 또한 삼학도와 목포내항을 연결해주는 공간이며 공공용지의 연속성을 가진다. 물을 직접 접할 수 있는 스탠드를 조성하여 촉각적으로 만질 수 있는 친수 공간으로 활용한다.



[그림 107] 동명 워터프런트

대상지 중심에 목포 국내외 여객터미널이 입지하고 있고 넓은 공간이 유희지이다. 해당 부분을 광장으로 조성하여 여객터미널의 이용객들에게 휴식 및 산책 공간을 제공하며 항만 축제 시 메인 집객장소가 될 것이다. 또한 항만에 의해 수변으로 접근성이 낮은 현재 상황에서 도시와 항만의 경계를 물가로 확장시킬 것이다.



[그림 108] 여객선터미널 앞 오픈스페이스

1.9. 목포마리나

기존 항만시설을 인근의 목포마리나와 연계하여 생산적 프로그램으로 마리나 항만을 제시한다. 해양레포츠 시설은 기존 단순한 항구와 달리 인근 목포마리나 레저시설과 더불어 음식점과 상점 등이 자리 잡아 새로운 상권이 형성되어 활성화 될 것이다. 다양한 목포시 리조트 수요에 대응하여 지역 경제발전에 기여할 수 있다. 지역민 채용우대에 대한 인센티브를 제공하고 유치 기업의 세금을 감면하는 방식으로 중소항만의 산업을 성장할 수 있을 것이다. 또한 여객터미널을 이용하는 이용객 및 관광객을 위한 복합 공간 조성이 가능하다. 연안지역이나 연안배후 도심권의 거주민들뿐만 아니라 타 지역사람들이 이용할 수 있는 시설이 될 것이다.

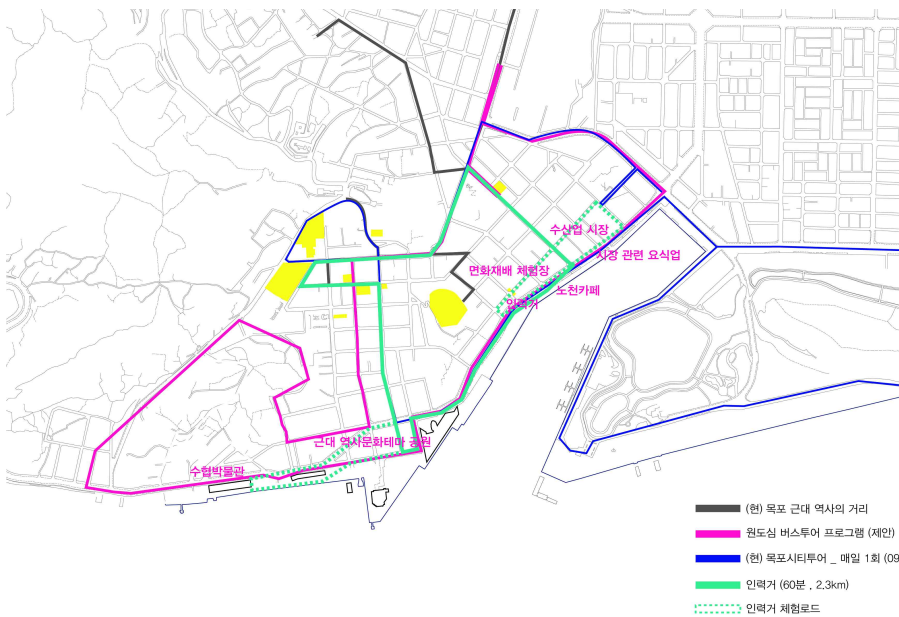
제7절 세부 프로그램

기존 목포근대역사거리 탐방로는 향만까지 동선이 이어지는 것이 아니라 목포영사관을 주변으로 관람한 뒤 목포역 위쪽으로 올라가는 방식이다.

기존 목포시티투어는 매일 1회 9시 30분부터 15:30분까지 운행되는데 향만까지 동선이 이어지지만 하차하는 곳이 시장 쪽에 잠시 하차한다.

원도심 버스투어 프로그램을 새롭게 제안하고자 한다. 기존 근대역사거리 탐방로에서 근대역사문화테마공원, 수협박물관, 면화재배체험장, 목포역까지를 순환한다.

인력거 투어는 60분에 2.3km⁶³⁾이며 기호에 따라 체험형으로 근대문화정원과 면화재배 체험장 등을 추가적으로 이용할 수 있다.



[그림 109] 세부 프로그램

63) 북촌 인력거사업 아따를 기준으로 설정하였다.

제8절 식재 설계

현재 여객터미널이라는 이동의 목적이 있지 않은 이상 수변 공간으로 진입하지 않는다. 산책로, 휴게 공간을 수변에 배치하여 보행을 유도한다. 유도식재이면서 내염성에 강한 수종인 이팝나무, 팽나무, 계수나무를 가로수로 식재하여 보행을 도심에서 항만까지 이끌도록 한다.

목포 여객선 터미널은 항만에 장시간 체류하는 공간이기에 국내 여객터미널과 국제여객터미널 사이에 휴게형 친수공간을 조성한다. 항만이 돌출되어 있어 일출, 일몰 등 경관가치가 높기에 조망 및 산책이 가능한 시설을 조성한다. 여객터미널의 외부 공간에 내염성 그라스 종류인 칠면초, 띠를 식재하여 바다의 감각을 시각적으로 드러낸다.

국내외 여객터미널과 주차장은 이용이 되고 있기에 존치한다. 주차장 주변으로는 공간을 분리해주기 위해 차폐식재를 식재한다. 주차장 주변은 녹음이 짙으며 배기가스에 강한 수종인 눈향나무, 가이즈까 향나무, 쥐똥나무를 식재한다.

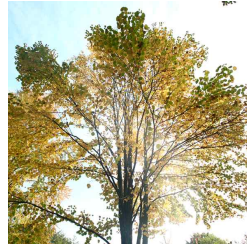
항만 주변은 정체성이 불명확한 숙박업, 요식업의 건축물로 활용되거나 공장으로 사용된다. 보존가치가 낮기에 철거하는 방향으로 진행하고 새로 지어지는 건축물은 원도심의 적산가옥 형태를 따라 디자인한다. 기존의 격자형으로 배치된 건축물을 기본 골자로 하여 격자형 정원으로 구성한다. 상록침엽수를 메인 식재로 두고 가이즈까 향나무, 포인트 식재로 배롱나무와 동백나무, 자귀나무를 식재한다.



[그림 110] 이팝나무
사례이미지



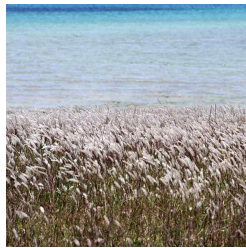
[그림 111] 팽나무
사례이미지



[그림 112] 계수나무
사례이미지



[그림 113] 자귀나무
사례이미지



[그림 114] 띠
사례이미지



[그림 115] 쥐똥나무
사례이미지



[그림 116] 가이즈까
향나무 사례이미지



[그림 117] 배롱나무
사례이미지



[그림 118] 눈향나무
사례이미지

제9절 고려 사항 검토

전반부에 정리한 설계 고려사항을 설계에 적용한 내용을 정리하면 다음과 같다.

[표 39] 고려 사항 검토

| 분류 | 내용 |
|-----|--|
| 역사성 | <p>■ 도시경관 및 근대건축물의 보존과 활용을 통해 관광자원화 하여 지역경제의 발전을 도모</p> <p>»목포 원도심에 위치한 근대건물을 일식건축물 체험공간 혹은 근대 숙박체험 공간으로 조성하여 지역이미지를 반영한 공간 마케팅을 제고하여 도심활성화를 도모하고자 함.</p> |
| | <p>■ 일제시기에 발달한 도시들이기에 적산가옥 및 기와형식의 건축물이 많음. 반복적으로 보여 지는 형태와 양식, 재료를 기준으로 같은 재질과 디자인적 유사성을 유지</p> <p>» 건축물 지붕이 기와 함석으로 이루어져있거나 석재로 지어진 상가건물이 많기에 계획 시 비슷한 재료와 건축양식으로 계획함.</p> |
| | <p>■ 수변공간이기에 물과 접할 수 있는 친수공원 도입</p> <p>» 물을 직접 접할 수 있는 스탠드를 조성하여 촉각적으로 닿을 수 있는 친수 공간으로 활용</p> |
| | <p>■ 항만 공간을 따라 공원, 상업용지를 복합적으로 개발하여 커뮤니티 장으로 조성</p> <p>»노천카페 공간으로 음식점 및 카페를 제안함. 테라스 공간에 의해 가로외 다양성과 심미성이 높아지고 가로의 매력도를 높일 수 있음.</p> |
| 복합성 | <p>■ 바다 및 도심에서 즐길 수 있는 체험프로그램 도입</p> <p>»기존 항만시설을 인근의 마리나 항만과 연계</p> <p>»현재 소실되었으나 과거에 목포를 발전시켰던 지역 정체성을 반영한 주산업인 면업을 3차 산업(관광프로그램 등 서비스창출)으로 제안함</p> |
| | <p>■ 항만이 차지하던 수변을 도시 활동과 친수공간으로 정비</p> <p>» 수심이 낮은 곳은 물과 접하는 자연형 호안 조성하고 레벨 차이가 있는 곳은 스탠드를 이용해 물과 접하는 친수 공간으로 정비함</p> |
| | <p>■ 기존의 물류 및 선박시설은 수리하여 다른 용도로 변환 혹은 재활용</p> <p>» 기존 항만시설을 인근의 목포마리나와 연계하여 생산적 프로그램으로 마리나 항만을 제시함</p> |
| | |
| 총체성 | |
| | |
| | |
| | |

| | |
|-------------|---|
| 접 근 성 | <p>■ 항만과 도시의 분리를 야기한 고속도로, 철도, 화물야적장 등을 제거하여 도시와 항만의 통합</p> <p>» 설계대상지에 고속도로나 철도 등이 입지하지 않았지만 일부 불필요한 화물야적장을 제거함</p> |
| | <p>■ 항만 산책로 및 보행로를 확충하고 부두 주위로 접근할 수 있는 프롬나드를 조성</p> <p>» 항만내부까지 들어올 수 있는 진입로를 조성하여 항만 공간으로의 접근성을 높여주며 항만 전체를 보행할 수 있는 프롬나드를 조성해 관광객들과 주민들이 이용할 수 있도록 함</p> |
| | <p>■ 항만 공간으로의 가시성을 높여주기 위해 물가와 인접할수록 건축물의 높이 규제</p> <p>» 여객터미널 주변 최고 높이가 10m이하로 지정되어 있어 설계과정에서 드러나지는 않음</p> |
| | |

제6장 결론

본 연구는 중소항만과 그 인접 구역을 계획할 때 지자체에서 추구하는 기존사업에서 과도한 디자인과 프로그램을 유치함으로 무산되는 것에 문제의식으로 삼고 중소항만의 합리적인 디자인과 프로그램으로서 활용하기 위한 설계적 접근법을 모색하고자 하였다.

이를 제안하기 위해 먼저 도시수변공간에서 지향하는 기본 원칙을 토대로 틀을 마련하고자 하였다. 이 연구를 위 기초 단계로 항만재개발 계획의 현황을 살펴보고, 그 중 목포 내항의 재개발 계획이 초기 구상단계 이면서도 원도심의 내에 지역자산이 다수 남아있으며 지역 특유의 분위기를 가진 장소이기에 디자인적 실천이 중요하다는 것을 파악할 수 있었다.

항만 계획에서 핵심이 되는 내용은 크게 4 가지로 정리할 수 있다.

첫째, 관광객들이 체류시간을 증가시킬 수 있는 다양한 프로그램들을 도입하는 것이 가장 기본이 되는 접근 태도라고 판단하였다. 이를 위해 대상지에 존재하는 다양한 잠재 자원들을 조사하였다. 근대문화유산과 같이 현존하는 가치 있는 자원과 과거에 존재하던 프로그램들을 종합하여 체험 프로그램들을 도입하였다.

둘째, 역사성을 기반으로 한 디자인적 통합으로 공간의 산만성을 줄이고 완결성을 높이는 것 또한 합리적인 재생방안이라 판단하였다. 이를 구현하기 위해 외장재의 종류를 역사적 건축물에서 사용한 재료를 바탕으로 제한하고 유사한 재료를 선택하였다. 지역이미지를 반영한 공간 마케팅으로 방문객에게 새로운 유형의 공간과 문화를 향유할 수 있다.

셋째, 도심에서 항만까지의 접근 동선과 항만 내부 동선을 제안하여 항만의 활용을 극대화 시키고자 하였다. 영사관으로부터 목포항까지 개항장 거리를 정비하여 자연스럽게 바다로 접근하도록 하였고, 해안 산책로를 조성하여 항만을 도시공원의 일부로 인식하게 하였다.

넷째는 도시의 수요를 파악하여 수변공간을 확대하는 것이 합리적인 접근

근 태도라고 판단하였다. 항만재개발 사업 시 공공의 이용을 위한 공원녹지 면적이 10%이상 필요하며 도시계획 시 서산온금지구의 주거와 수협직판장 부근을 오픈스페이스로 연계해 개발할 예정이다. 주변과 단절된 채 폐쇄적 공간이었던 항만을 공공시설의 면적 즉, 워터프런트로 제안해 도시의 수요를 충족시켜준다.

본 연구는 중소항만의 재생방안 및 설계에 시사점을 제시해줄 수 있을 것이다. 또한 목포 내항의 계획 및 설계 단계에 있어 실질적인 참고자료로서 활용가능하다는 점에서 실용적 의의를 갖는다. 그리고 사례 대상지를 통해 제안한 계획 작업과 결과물은 재생적 방안에서 적용의 모범적인 선례가 될 것이다.

제7장 인용 문헌

학위 논문

- Charlier, Roger. H. (2013). Life cycle of Ports. International Journal of Environmental Studies, Vol 70(4), 7.
- PAC2. (2014). A cluster initiative : Small and Medium-sized ports as hubs for smart growth and sustainable connectivity. n.p.: 2 Seas Magazine.
- 어정연. (2011). 도시수변공간의 공공영역 장소가치평가에 관한 연구 : 해외사례를 중심으로 (박사학위). 한양대학교 대학원, 서울.
- 정양희. (1995). 항만도시의 CBD 공간구조와 수변공간의 변용에 관한 연구 (박사학위). 홍익대학교, n.p.
- 김자경. (2009). 목포의 도시구조 형성과 특성에 관한 연구 (석사학위). 전남대학교 교육대학원, n.p.

정기간행물

- 최은순. (2007). 마르세이유항의 재개발. 해양문화학, Vol 4, 29-45.
- 최은순. (2005). 마르세이유의 경제문화 발전전략. 프랑스문화연구, Vol 10, 121-140.
- Yamaguchi, Kunio. (1995). Planning and Conflict:The Story of Otaru, Japan. Planning Commisioners Journal, 17, 12-13.
- 김영숙. (n.d.). 역사 보존과 개발: 일본 홋카이도 오타루의 로컬리티. 로컬리티 인문학, 10(10), 211-239.
- 유애림, 박성신. (2014). 공간 디자인마케팅 관점에서 본 지방 중소도시 도시재생 프로젝트의 효과 및 개선방향 - 군산시 고우당을 중심으로 -. 대한건축학회지회연합회논문집, Vol 16(4), 31-42.

단행본

- 김춘선, 김성귀, 이재완, 이성우. (2013). 항만과 도시. n.p.: 국토연구원.
- 진영환, 한종구. (2014). 항만도시재생. n.p.: 국토연구원.
- 국토해양부. (2012). 한국의 항만:무역항. n.p.: 국토해양부.
- 이종화 외 (2004) 목포 목포사람들, 서울: 경인문화사

보고서

- 부산항만공사. (2006). 부산항[북항] 재개발 마스터플랜 종합보고서. n.p.: 부산항만공사.
- 정재희. (2007). 자연과 조화로운 일본 농촌지역의 경관형성·정비사례. n.p.: 경남발전연구원.
- 국토해양부. (2012). 제 1차 항만재개발 기본계획 수정계획(2011~2020). n.p.: 국토해양부.

권영상 외. (2011). 수변도시 재생에 대응하는 수변경관 조성방안 연구. n.p.: 건축도시공간연구소.

해양수산부. (2015). 인천내항 1·8부두 항만재개발 사업계획 수립. n.p.: 해양수산부.

이희정. (2006). 도시재생을 통한 지방중소도시 경쟁력 제고방안 : 기존도시와 신시가지의 균형발전 모색. n.p.: 한국토지주택공사.

뉴스

이자영, ‘북항재개발 쟁점’ 꼬리 부분 ‘개발 막판 진통’ <부산일보>, 2013년 4월 8일
UDP 도시개발신문 편집부, “<수도권 소식> 서울 경기 인천 재개발 재건축 등 정비사업 소식”, <UDP 도시개발신문>, 2015년 7월 10일

http://www.udp.or.kr/v2.0/bbs/board.php?bo_table=article01&wr_id=4530

이영수, “인천 내항 8부두 개방 앞두고 '산넘어 산'”, <미디어인천신문>, 2015년 9월 30일
목포투데이, “어획량 부진, 목포수협 어선 11척 매각”, 제 794호, 2015년 4월 29일 수요일

웹사이트

해양수산부, 전자자료, www.mof.go.kr, 2015년 9월 2일 검색

법제처, 전자자료, www.moleg.go.kr, 2014년 2월 5일 검색

해운항만물류정보센터 SP-IDC www.spidc.go.kr

오타루 시, “門司港レトロ倶楽部ホームページ(사례번호 131 원조 모지항 복원 정비사업)”

<http://www.city.otaru.lg.jp/> 2015년 11월 20일 검색

오타루 시, “오타루시 미래비전”,
http://www.city.otaru.lg.jp.e.go.hp.transer.com/jigyo/otaruport/minato_vision3.html.r
2015년 12월 3일 검색

하코다테 시 <http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/>

하코다테 시 “하코다테 카네모리창고”, <http://www.hakodate-kanemori.com/>, 2015년 10월 29일 검색

하코다테, “메이지칸”, <http://www.hakodate-factory.com/meijikan/>, 2015년 10월 29일 검색

목포시 원도심 정비사업, “서산·온금재정비촉진계획”,
http://city.mokpo.go.kr/seosanonguem/further/further_8, 2015년 11월 2일 검색

국가통계포털, “목포시 인구” <http://kosis.kr/>, 2015년 9월 29일 검색

목포시 “목포 내항” <http://www.mokpo.go.kr/>, 2015년 10월 12일 검색

관광지식정보시스템, “목포시 관광지 수”, www.tour.go.kr, 2015년 11월 9일 검색

목포지방해양수산청, “목포 내항” mokpo.mof.go.kr, 2015년 12월 20일 검색

United Nations Urban 21

■ Abstract

Design for Small and Middle Sized Ports Considering Urban Renewal : Focus on the Mokpo Inner Port and the Adjacent areas.

Gu, Hyemin

Department of Landscape Architecture and Rural Systems

Engineering,

Seoul National University

Advised by Professor Jeong, Wook ju

At the end of 19th century, national harbors have increased their scale through the Japanese colonial era. They have been rapidly constructed under the lead of the nation, influenced by industrialization since 1960s. However, the ocean transportations of the 1990s have changed into super-large container vessels and utilization of the old ports began to decline since new ports were constructed in the suburbs. Although the old ports played a key role in the early growth of modern ports, they became dilapidated. It caused deterioration of the old town which had been formed around them.

Ministry of Oceans and Fisheries (MOF) set up “The First Port Redevelopment the basic plan (2007~2016)” for vitalizing the old ports and cities. In addition, they declared the first ports redevelopment master plan Modification Plan (2011~2020).” It is

expected that the number of old ports would be increased since redevelopment districts were additionally specified in the First Port Redevelopment the Basic Plan Modification Plan, also, considered the open time of the domestic ports. Most of the ports in Korea are small and medium sized ports except five large ports; Busan port, Incheon port, Gwangyang port, Ulsan port and Pyeongtaek · Dangjin port. The future picture of medium and small-sized ports with relatively low profitability does not look brighter. It is necessary to set up an activating plan about relatively uncompetitive small and medium sized ports as the old ports were increasing at this point in time.

The ports at home and abroad set regeneration strategies on international scale such as Olympic stadium, global business center, global conference hall and so on. The reason why it is possible to apply these facilities and designs is that they are located in metropolis and bring many investors because of high profitability. However, the domestic small and medium sized ports should be approached in different ways. In case of urban regeneration and development affairs which are promoted by the local government, they designate some programs and designs similar to large-scale ports', they resulted in the cancellation of plans because they are unable to look for investors. For instance, Mokpo which is a small and medium-sized city, set a plan for building super high-rise apartments and waterfront adjacent to the open tport area in Seosan · Ongeum district. And there is a plan in Gohyeon Port, a local trade port, to build a port into colorful design and complex town as well. However, this project has not

been implemented. So only small and medium-sized ports are to be approached with different methods as compared with large-scale · high-quality strategies, when they set up redevelopment program for the problems about located characteristic, scale and project expenses.

In this perspective, the purpose of the study is to provide the design approach as utilizing a rational design and program, having a critical mind that projects were broken down by attracting excessive design and program at existing project pursuing in local government when it plans small and medium-sized ports and those neighboring area. To propose the above, first of all, it drew design principles of the harbor redevelopment, it derived to consideration deduced characteristics which extracted in the 10 principles of waterfront accepted by the United Nations. In overseas case, the research figured out on background, design concept, regeneration strategies and land use of large-sized ports and small and medium-sized ports. In domestic case, it surveyed about overall current status of the port redevelopment plan, regeneration plan and function adopted of Busan, Incheon, Mokpo and Gunsan.

The Mokpo Inner Port, considered for the position, is scheduled to be moved to the Mokpo North Port by National Federation of Fisheries Cooperatives. However, despite the fact that not all of its facilities have moved out, port and neighboring old downtown are likely to decline.

Therefore it was continuously asked for as regeneration about old downtown of Mokpo as election campaign pledge. For this

reason, I decided that there is need for a discussion about activating old downtown of Mokpo. The Mokpo Inner Port will be possible to actualize design practices as it is a place with unique local atmosphere and a large number of local assets remaining in old downtown. Through the steps, it was embodied on previous considerations and current status.

In conclusion, this study could be used as a theoretical tool of regeneration methods on small and medium sized ports. Moreover, it will be practically helpful in planning or design process of Mokpo Inner Port.

Keyword : Medium-small Ports, Revitalization, Local Assets , The Historic City Center , Port Renewal, Port Regeneration, Port Design

Student Number : 2014-20051